Kartei Nr. 65 Inhalt - Steinhuder-Meer-Bahn

1. Geschäftsberichte 1912
2. Schreiben vom 14. 6.1913 betr.: Kaiserbesuch in Loccum
3. Geschäftsbericht vom 31.12.1930
4. Heft mit Fotos: 75 Jahre Steinhuder - Meer - Bahn
5. Buch: Die Nordsee - Inselbahnen
6. Sonderdruck - Heeresfeldbahnen 1/78
7. Buch: Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth
8. Buch Die Steinhuder - Meer - Bahn
9. Schriftverkehr 1964-1983 - Museumsbahn geplant
10. Handschrift: Verkehrsunfall am 30. 1.1951
11. Zeitschrift: LGB-Depesche

XIV. Geschäfts-Bericht

der

Aktien-Gesellschaft

Steinhuder Meer-Bahn

für das

Geschäftsjahr vom 1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912.



Druck von Mietling & Zimmermann, Wunstorf.

XIV. Geschäfts-Bericht

der

Aktien-Gesellschaft

Steinhuder Meer-Bahn

für das

Geschäftsjahr vom 1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912.



I. Aufsichtsrat.

1. Landrat *W. Bergmann* in Stolzenau, Vorsitzender,
2. Landrat *Dr. von Woyna* in Neustadt a. Rbge., stellvertr. Vorsitzender,
3. Hofkammerrat Freiherr *Ernst von Bülow* in Bückeburg,
4. Staatsrat *von Campe* in Bückeburg,
5. Regierungsrat *Dr. von Doetinchem de Rande* in Hannover,
6. Brennereibesitzer *D. Haake* in Hagenburg,
7. Gemeindevorsteher *Hockemeyer* in Bad Rehburg,
8. Kaufmann *J. Lipmann* in Stolzenau,
9. Bürgermeister *Messwarb* in Stadt Rehburg,
10. Ratsherr *Meyer* in Uchte,
11. Rechtsanwalt *Dr. Ludwig Meyer* in Hannover,
12. Gemeindevorsteher *Müller* in Nendorf,
13. ,, *Scheele* in Loccum,
14. Landesbaurat *Otto Sprengell* in Hannover.

II. Vorstand.

1. Fabrikdirektor *Adolf Brosang* in Wunstorf, Vorsitzender,
2. Rentier *F. W. Bretthauer* in Hannover,
3. Gemeindevorsteher *A. Hillmann* in Leese.

III. Direktion.

Bahnverwalter *Albert Hänssen* in Wunstorf.

I. Allgemeines.

Die Betriebsergebnisse des Geschäftsjahres 1911/12 sind als recht günstige zu bezeichnen, denn sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehre ist eine nicht unerhebliche Einnahmesteigerung eingetreten. Im ganzen ist gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 19245,16 ℳ erzielt, woran die Strecke Wunstorf-Uchte mit 13622,06 ℳ, die Strecke Wunstorf-Mesmerode mit 5623,10 ℳ beteiligt ist.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat betragen . . . . 149 270,75 ℳ
Gegen das Vorjahr bedeutet das einen Zuwachs von 8073,63 ℳ (Wunstorf-Uchte + 8156,88 ℳ, Wunstorf-Mesmerode — 83,25 ℳ).

Im Güterverkehre beläuft sich die Einnahme auf . . . . . . 198 639,25 ℳ
Die hier erzielte Mehreinnahme von 11 012,43 ℳ verteilt sich mit 5306,08 ℳ auf die Strecke Wunstorf-Uchte, mit 5706,35 ℳ auf die Strecke Wunstorf-Mesmerode.

Die sonstigen Einnahmen, die sich auf . . . . 9 251,02 ℳ
belaufen, weisen einen Zuwachs von 159,10 ℳ auf.

Die Gesamteinnahme betrug . . . . 357 161,02 ℳ

Die Betriebsausgaben, die mit den durch das Wachsen des Verkehrs bedingten höheren Betriebsleistungen naturgemäss gestiegen sind, betrugen . . . . 203 350,59 ℳ
gegen das Vorjahr ein Mehr von 7356,38 ℳ.

Es ergibt sich demnach ein Betriebsüberschuss von . . . . . 153 810,43 ℳ
gegen das Vorjahr ein Zuwachs von 11 888,78 ℳ.

Aus dem Betriebsüberschusse sind zu entnehmen:

a.	Rücklage in den Erneuerungsfonds	28 135,— ℳ
b.	" " " Reservefonds	9 493,08 "
c.	" " " Spezial-Reservefonds	949,31 "
d.	Verzinsung der Anleihen	30 437,66 "
e.	Tilgung der Anleihen	25 044,11 "
f.	Anteil an den Umbaukosten des Bahnhofs Uchte	306,99 "

zusammen 94 366,15 ℳ

Es verbleibt ein Reingewinn von . . . . 59 444,28 ℳ.
Der Vortrag aus dem Geschäftsjahre 1910/11 beträgt . . . . . 29 681,63 ℳ

Demnach steht zur Verfügung der Betrag von . . . . 89 125,91 ℳ

Die von den Alkaliwerken Sigmundshall für die Strecke Wunstorf-Mesmerode übernommenen Aktien sind wieder dividendenberechtigt, da die gesamte Roheinnahme dieser Strecke 97 237,65 ℳ, also mehr als das Doppelte der gewährleisteten Einnahme von 40000 ℳ beträgt.

Der Aufsichtsrat schlägt der Generalversammlung vor, eine Dividende von $2^1/_2$ v. H.. sowie an die Beamten eine Gratifikation von 2000 ℳ zu verteilen.

Weitere Angaben über die Einnahmen und Ausgaben enthält der Abschnitt IV „Ergebnisse des Betriebes".

II. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Bahnlänge von 56,54 km ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben.

Die im Vorjahre gelieferten neuen Oberbaumaterialien sind im Laufe des Berichtsjahres sämtlich eingebaut. Unter Hinzurechnung der Strecke vom alten bis zum neuen Bahnhof Uchte beläuft sich jetzt die Bahnlänge mit neuem Oberbau auf 24 km. Im Berichtsjahre sind rund 5500 Stück neue Schwellen beschafft und z. T. eingebaut. In Steinhude und Nendorf sind neue Abortanlagen errichtet. Auf Bahnhof Hagenburg und Schmalenbruch sind massive Viehrampen hergestellt. Der hölzerne Ueberbau der Brücke bei Winzlar km 17,9 ist durch einen eisernen ersetzt und das Fundament verstärkt. In Rehburg Bad ist der Lokomotivschuppen verlängert und an beiden Seiten sind Halbdachanbauten hergestellt zum wettergeschützten Unterstellen von Personenwagen.

Die Zahl der Betriebsmittel hat sich nicht geändert, es sind vorhanden:

a. normalspurige:

2 zweiachsige Tender-Lokomotiven von je 24 to Dienstgewicht,
1 Personenwagen,
1 Packwagen,
1 bedeckter Güterwagen zur Stückgutüberführung.

b. schmalspurige:

2 dreiachsige Tender-Lokomotiven von je 23,5 to Dienstgewicht,
6 zweiachsige " " " 20,3 to "
19 Personenwagen,
4 Post- und Gepäckwagen,
3 bedeckte Güterwagen von je 6 to Ladegewicht,
39 " " " " 10 to "
12 offene " " " 6 to "
24 " " " " 10 to "
4 Langholzwagen,
4 Bahnmeisterwagen,
1 Draisine.

III. Betrieb.

Während des Geschäftsjahres verkehrten folgende Züge:

1. Strecke Wunstorf-Uchte:

täglich zwischen	Wunstorf und Rehburg Bad	6	Personenzüge in jeder Richtung,
" "	Rehburg Bad und Stolzenau	4	" " " "
" "	Stolzenau und Uchte	5	" " " "

ferner an Werktagen zwischen Wunstorf und Uchte 1 Güterzug in jeder Richtung und im Sommer 1912 an Sonn- und Festtagen ein Abendzug zur Rückbeförderung der Ausflügler von Rehburg Bad bis Wunstorf.

650007

2. Strecke Wunstorf-Mesmerode:

täglich 4 gemischte Züge in jeder Richtung.

Ausserdem wurden aus besonderen Anlässen Sonderzüge gefahren.

Im Laufe des Geschäftsjahres sind überhaupt gefahren: *)

Strecke	Personen-, gemischte und Güterzüge		Leerzüge und Einzelfahrten		Vorspann		Arbeitszüge		Zusammen	
	Anzahl	Zug-km	Anzahl	Zug-km	Anz.	Z.-km	Anzahl	Zug-km	Anzahl	Zug-km
Wunstorf-Uchte . . .	6 511 (6 997)	224 542 (226 923)	116 (111)	1 637 (1 688)	74 (42)	683 (336)	— (12)	— (100)	6 701 (7 162)	226 862 (229 047)
Wunstorf-Mesmerode:										
normalspurig . . .	3 290 (3 288)	19 738 (19 728)	398 (434)	2 386 (2 604)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	3 688 (3 722)	22 124 (22 332)
schmalspurig . . .	241 (162)	1 444 (972)	241 (241)	1 446 (1 446)	— (—)	— (—)	2 (6)	12 (36)	484 (409)	2 902 (2 454)
zusammen	10 042 (10 447)	245 724 (247 623)	755 (786)	5 469 (5 738)	74 (42)	683 (336)	2 (18)	12 (136)	10 873 (11 293)	251 888 (253 833)

An Wagenachskilometern sind geleistet:

Strecke	von normalspurigen			von schmalspurigen		
	Personen-wagen	Gepäck-wagen	Güter-wagen	Personen-wagen	Gepäck-wagen	Güter-wagen
Wunstorf-Uchte	— (—)	— (—)	— (—)	1 777 264 (1 733 548)	308 174 (289 244)	1 452 840 (1 509 263)
Wunstorf-Mesmerode . . .	34 920 (34 992)	34 920 (34 992)	238 138 (214 432)	1 000 (288)	48 (84)	24 396 (29 932)
Zusammen	34 920 (34 992)	34 920 (34 992)	238 138 (214 432)	1 778 264 (1 733 836)	308 222 (289 328)	1 477 236 (1 539 195)
	307 978 (284 416)			3 563 722 (3 562 359)		

Die normalspurigen Lokomotiven haben im ganzen 22 124 km (22 332 km), jede Lokomotive also durchschnittlich 11 062 km (11 166 km), die schmalspurigen Lokomotiven im ganzen 229 764 km (231 501 km) und jede Lokomotive durchschnittlich 28 721 km (28 938 km) zurückgelegt.

An Kohlen und Brikets zur Lokomotivfeuerung sind im ganzen 2 227 892 kg (2 191 382 kg) und für ein Lokomotivkilometer 8,84 kg (8,63 kg) im Werte von 14,27 ₰ (14,38 ₰) verbraucht. Die Schmierung der Lokomotiven hat im ganzen 1677 kg (1662 kg) Zylinderöl und 5716 kg (5650 kg) Maschinenöl erfordert, d. s. für 100 Lokomotivkilometer 0,666 (0,655) bezw. 2,269 (2,226) kg im Werte von zusammen 1,02 ℳ (1,04 ℳ).

Die Zahl der Beamten beträgt 42, die der ständigen Arbeiter 55.

Unfälle und Betriebsstörungen von erheblicher Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

---

*) Die eingeklammerten Zahlen sind die entsprechenden Zahlen des Vorjahres.

650008

IV. Ergebnisse des Betriebes.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre beträgt 149 270,75 ℳ (141 197,12 ℳ). Im ganzen sind einschliesslich Militär 371 474 (349 854) Personen befördert.

Die Personen sind in zwei Wagenklassen befördert und zwar in

	II. Klasse	III. Klasse	Militär	zusammen	
Wunstorf-Uchte	20 416	311 801	6764	338 981	Personen
Wunstorf-Mesmerode	1 496	30 808	189	32 493	„
Zusammen	21 912	342 609	6953	371 474	Personen
	(22 145	322 639	5070	349 854)	„

Die Einnahme aus der Personenbeförderung beträgt:

	II. Klasse	III. Klasse	Militär	zusammen
Wunstorf-Uchte	14 416,90 ℳ	121 253,10 ℳ	1563,71 ℳ	137 233,71 ℳ
Wunstorf-Mesmerode	374,— „	4 700,25 „	18,90 „	5 093,15 „
Zusammen	14 790,90 ℳ	125 953,35 ℳ	1 582,61 ℳ	142 326,86 ℳ.
	(15 601,80 „	118 472,05 „	925,41 „	134 999,26 „)

An Personenkilometern sind geleistet:

	II. Klasse	III. Klasse	Militär	zusammen
Wunstorf-Uchte	285 006	3 597 742	117 778	4 000 526
Wunstorf-Mesmerode	7 977	155 494	1 069	164 540
Zusammen	292 983	3 753 236	118 847	4 165 066
	(301 958	3 547 011	76 659	3 925 628)

In der II. Klasse hat jede Person durchschnittlich 13,4 (13,6) km, in der III Klasse jede Person durchschnittlich 11,0 (11,0) km und jede Militärperson durchschnittlich 17,1 (15,1) km zurückgelegt. Insgesamt hat jede Person durchschnittlich eine Strecke von 11,2 (11,2) km durchfahren und 0,38 (0,39) ℳ eingebracht. Für jedes Personenkilometer ist durchschnittlich ein Betrag von 3,42 (3,45) ₰ aufgekommen.

Im Durchschnitt sind täglich 1018 (959) Personen befördert und dafür an Fahrgeld 389,93 (369,80) ℳ. vereinnahmt.

An Fahrkartensteuer sind im Berichtsjahre 4138,— (3927,40) ℳ an das Königl. Hauptzollamt in Hannover abgeführt.

An Gepäck sind 547 (484) to mit einer Einnahme von 6233,17 (5724,62) ℳ. befördert. Ferner sind 1729 (1574) Hunde befördert, wofür 472,62 (355,39) ℳ. vereinnahmt sind.

Die Nebeneinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrug 183,— (117,85) ℳ.

Die Mengen der beförderten Güter einschl. Vieh haben betragen 191 438 (175 610) to. Dieselben haben an Fracht einschl. Nebengebühren 198 639,25 (187 626,82) ℳ erbracht.

Von den beförderten Gütern und den daraus erzielten Einnahmen entfallen auf:

Güterklasse	Tonnen		Geleistete Tonnen-Kilometer		Fracht		Jede Tonne ist durchschnittlich befördert:	
	Wunstorf-Uchte	Wunstorf-Mesmerode	Wunstorf-Uchte	Wunstorf-Mesmerode	Wunstorf-Uchte ℳ.	Wunstorf-Mesmerode ℳ.	Wunstorf-Uchte km	Wunstorf-Mesmerode km
I. Eilgut	459	25	9 081	193	4 465	201	19,8	7,7
II. Frachtgut:								
1. Stückgut	5 452	427	105 516	2 568	25 734	1 229	19,4	6.0
2. Allg. Wagenl.-Kl.	682	380	17 433	1 092	2 098	224	25,6	2.9
3. Specialtarif I.	4 241	341	73 734	1 778	7 371	295	17,4	5,2
4. „ II.	1 196	398	28 119	2 322	1 979	347	23,5	5,8
5. „ III.	16 923	7 875	338 179	51 021	22 707	6 524	20,0	6,5
6. Ausnahmetarif I.	23 534	125 167	372 513	822 435	25 610	82 803	15,8	6,6
7. „ II.	1 680	610	48 510	2 200	2 541	290	28,9	3,6
III. Vieh	2 037	11	47 746	66	7 179	29	23,4	6,0
IV. Postgut	—	—	—	—	3 202	—	—	—
V. Leichen	—	—	—	—	62	—	—	—
VI. Nebenerträge	—	—	—	—	3 602	147	—	—
Zusammen	56 204	135 234	1 040 831	883 675	106 550	92 089	18,5	6,5

Die Frachteinnahme beträgt durchschnittlich für jede Tonne 1,04 (1,07) ℳ und für ein Tonnenkilometer 10,3 (10,0) ₰.

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Beförderung in Wagenladungen waren:

	Tonnen			Tonnen	
Steinsalz	58 525	(52 551)	Kolonialwaren	705	(661)
Kainit	45 521	(39 518)	Eisen und Maschinenteile	662	(2388)
Kohlen und Brikets	26 808	(25 613)	Mehl	630	(601)
Steine und Schlacken	8 449	(7 725)	Bier	408	(235)
Kies und Sand	7 624	(9 235)	Baumwollsaatmehlabfälle	373	(241)
Chlorkalium	4 888	(4 363)	Wolle	292	(318)
Feld- und Gartenfrüchte	4 843	(3 699)	Düngekalk	283	(341)
Getreide und Malz	4 558	(4 495)	Chilesalpeter	249	(244)
Thomasmehl	3 259	(2 544)	Kochsalz	201	(217)
Zement und Zementwaren	3 169	(2 608)	Eichenrinde	171	(—)
Holz	2 387	(2 778)	Möbel	155	(231)
Futtermittel	1 967	(1 471)	Stroh	142	(—)
Kalk	1 649	(1 474)	Torf und Torfstreu	131	(132)
Mergel	1 558	(2 312)	Guano	106	(132)
Gips	1 136	(285)	Fässer, leere	105	(—)

An **Vieh** wurde befördert:

Grossvieh 664 (618) Stück,

Kleinvieh 18 454 (15 408) Stück.

Auf dem Weserlöschplatze in Stolzenau sind umgeladen:

von der Bahn zum Schiff 2387 (4183) to, davon 205 (1247) to Chlorkalium und 2150 (2880) to Kainit und Kalidüngesalz;

vom Schiff zur Bahn 744 (2030) to.

Die verschiedenen Einnahmen belaufen sich auf 9251,02 (9091,92) ℳ.

Die Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

Monat	Personenverkehr				Güterverkehr				Sonstige Einnahmen		Zusammen	
	Wunstorf-Uchte		Wunstorf-Mesmerode		Wunstorf-Uchte		Wunstorf-Mesmerode					
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Juli 1911	16 677	94	368	70	7 660	98	6 873	10	586	86	32 167	58
August „	14 254	17	393	75	8 117	96	7 423	65	291	22	30 480	75
September „	13 015	14	299	45	9 338	11	9 348	75	466	30	32 467	75
Oktober „	11 094	04	510	95	10 660	66	6 932	20	512	61	29 710	46
November „	9 474	39	466	55	8 630	11	9 735	95	478	23	28 785	23
Dezember „	10 501	97	470	80	8 418	11	8 300	85	1637	87	29 329	60
Januar 1912	9 901	94	634	90	7 731	81	8 396	15	524	91	27 189	71
Februar „	8 608	91	399	75	8 805	12	10 784	10	566	50	29 164	38
März „	9 705	82	460	15	11 070	67	7 956	70	353	20	29 546	54
April „	11 639	89	392	50	9 273	49	5 958	75	691	55	27 956	18
Mai „	15 307	66	432	56	8 972	08	4 991	65	1008	02	30 711	97
Juni „	13 940	63	318	19	7 870	75	5 387	55	2133	75	29 650	87
Zusammen	144 122	50	5148	25	106 549	85	92 089	40	9251	02	357 161	02

Es betrugen die Einnahmen:

a. aus dem Personenverkehre 149 270,75 ℳ = 41,8 % der Gesamteinnahme

b. aus dem Güterverkehre 198 639,25 „ = 55,6 % „ „

c. die sonstigen Einnahmen 9 251,02 „ = 2,6 % „ „

Die Betriebsausgaben, deren einzelne Posten aus der Betriebsrechnung — Anlage IV — zu ersehen sind, belaufen sich auf 203 350,59 (195 994,21) ℳ, das sind 56,93 (58,00) Prozent der Betriebseinnahmen.

Die Einnahmen haben betragen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	6317 (5977)	ℳ
auf 1 Nutzkilometer	1,45 (1,36)	„

Die Ausgaben betrugen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	3597 (3466)	ℳ
auf 1 Nutzkilometer	0,83 (0,79)	„

Von den Betriebseinnahmen verbleibt nach Abzug der Betriebsausgaben und der Rücklagen in den Erneuerungs- und den Spezial-Reservefonds ein Ueberschuss von 124 726,12 ℳ, welcher eine Verzinsung des gesamten 2 958 500 ℳ betragenden Anlagekapitals mit 4,22 (4,06) Prozent darstellt.

Der Gesamtverkehr der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen ist aus der Anlage I zu ersehen. In der Anlage II sind die Betriebsergebnisse der letzten zehn Geschäftsjahre zusammengestellt. Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung sind auf den Anlagen III und IV enthalten.

Wunstorf, den 27. August 1912.

Steinhuder Meer-Bahn.

Der Vorstand.

A. Brosang. **F. W. Bretthauer.**
A. Hillmann.

Die Direktion.

Hänssen.

Der Aufsichtsrat.

Bergmann.

Anlage I.

Gesamt-Verkehr

der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen 1911/12.



Station		Angekommene / Abgegangene Personen					Angek. / Abgeg. Güter	Angek. / Abgeg. Vieh		Gesamt-Einnahme					
		II. Klasse	III. Klasse	Militär	Zusammen	Durchschnittlich täglich	Insgesamt ausschl. Postgut	Gr. Vieh	Kl. Vieh	Personen- u. Gepäck-Verkehr	Güter-Verkehr	Vieh-verkehr	Sonstige	Zusammen	Durchschnittlich täglich
		Anzahl					Tonnen	Stück		Mark					
Wunstorf Bf.	angek.	7 226	92 618	2 619	102 463	281	117 375	330	10461	31 637	65 450	243	7366	104 696	287
	abgeg.	7 372	84 551	2 055	93 978	257	42 218	18	606						
Wunstorf Stadt	angek.	682	22 189	104	22 975	63	1 590	—	—	5 694	2 934	—	—	8 628	24
	abgeg.	839	23 192	184	24 215	66	7 039	—	—						
Klein Heidorn	angek.	117	5 622	69	5 808	16	74	3	13	1 143	90	—	2	1 235	3
	abgeg.	90	6 684	68	6 842	19	22	—	—						
Grossenheidorn H.	angek.	268	3 834	16	4 118	11	—	—	—	1 390	—	—	—	1 390	4
	abgeg.	333	6 412	80	6 825	19	—	—	—						
Grossenheidorn Bf.	angek.	395	10 930	212	11 537	32	1 008	6	30	2 272	406	285	26	2 989	8
	abgeg.	237	10 033	157	10 427	29	114	2	1029						
Steinhude	angek.	4 264	50 212	505	54 981	151	4 929	2	9	19 655	1 579	23	513	21 770	60
	abgeg.	4 102	51 653	631	56 386	154	409	—	77						
Hagenburg	angek.	729	20 045	270	21 044	58	3 029	24	191	8 359	2 562	613	2	11 536	32
	abgeg.	760	21 924	296	22 980	63	1 656	112	1439						
Schmalenbruch	angek.	148	4 610	28	4 786	13	376	86	31	1 731	421	94	—	2 246	6
	abgeg.	228	4 981	95	5 304	15	270	22	101						
Wiedenbrügge	angek.	242	7 782	95	8 119	22	605	1	—	3 055	480	32	10	3 577	10
	abgeg.	183	7 610	152	7 945	22	195	4	52						
Winzlar	angek.	90	5 908	112	6 110	17	737	—	—	2 190	385	316	11	2 902	8
	abgeg.	85	5 677	146	5 908	16	103	20	656						
Rehburg Bad	angek.	1 917	22 668	638	25 223	69	1 578	2	24	16 900	5 185	71	10	22 166	61
	abgeg.	1 858	21 118	583	23 559	65	3 319	8	121						
Rehburg Stadt	angek.	599	8 581	248	9 428	26	2 854	9	455	5 661	2 270	501	120	8 552	23
	abgeg.	586	9 503	240	10 329	28	1 265	26	905						
Loccum	angek.	1 009	14 462	358	15 829	43	6 390	2	6	12 062	4 645	356	33	17 096	47
	abgeg.	1 040	14 810	381	16 231	44	3 074	49	687						
Leese	angek.	379	6 827	264	7 470	20	3 977	2	46	4 616	2 806	1 290	1	8 713	24
	abgeg.	397	7 383	248	8 028	22	2 068	219	3697						
Stolzenau	angek.	1 859	25 540	579	27 978	77	12 535	35	246	19 226	9 761	2 356	1 024	32 367	89
	abgeg.	2 027	24 892	817	27 736	76	4 318	117	6544						
Böthel	angek.	74	1 924	13	2 011	6	—	—	—	456	—	—	—	456	1
	abgeg.	32	2 198	43	2 273	6	—	—	—						
Nendorf	angek.	263	8 702	180	9 145	25	5 575	—	—	3 302	2 115	608	10	6 035	17
	abgeg.	252	9 945	218	10 415	29	1 728	10	1788						
Uchte	angek.	943	15 748	562	17 253	47	6 416	162	6942	6 653	15 551	391	1	22 596	62
	abgeg.	703	13 593	451	14 747	40	13 259	35	729						
Cronsbostel	angek.	75	858	—	933	3	86	—	—	260	—	—	—	260	1
	abgeg.	86	1 609	21	1 716	5	—	—	—						
Bokeloh	angek.	143	5 648	22	5 813	16	2 035	—	—	1 917	924	29	122	2 992	8
	abgeg.	363	9 382	64	9 809	27	1 031	22	23						
Mesmerode	angek.	490	7 901	59	8 450	23	18 221	—	—	1 092	73 867	—	—	74 959	205
	abgeg.	339	5 459	23	5 821	16	107 302	—	—						
Zusammen		21 912	342 609	6 953	371 474	1 018	189 390	664	18454	149 271	191 431	7 208	9 251	357 161	979

Zusammenstellung der Betriebsergebnisse

		1902/03	1903/04
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	51,42	51,42
Geleistete Lokomotiv-km	Anzahl	154 856	162 251
„ Personenwagen-Achs-km	„	1 038 714	1 064 996
„ Güter- und Gepäckwagen-Achs-km	„	1 158 994	1 216 726
Beförderte Personen	„	202 517	209 694
Personen-km	„	2 530 011	2 546 669
Befördertes Gepäck	to.	295	302
Beförderte Güter	„	31 145	34 942
Tonnen-km	Anzahl	734 316	761 301
Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr im ganzen	Mark	99 253	102 295
in Prozenten der Gesamteinnahme	%	56,6	56,6
Einnahme aus dem Güterverkehr im ganzen	Mark	67 743	71 230
in Prozenten der Gesamteinnahme	%	38,6	39,4
Sonstige Einnahmen	Mark	8 368	7 300
Gesamteinnahme	Mark	175 364	180 825
Gesamtausgabe	Mark	109 528	113 947
in Prozenten der Einnahme	%	62,5	63,0
Betriebsüberschuß	Mark	65 836	66 878
Dividende	%	1	1

a. Betriebseinnahme.

Jahr	Betrag
1902/03	175 364 ℳ
1903/04	180 825 „
1904/05	185 570 „
1905/06	227 762 „
1906/07	288 246 „
1907/08	306 600 „
1908/09	317 613 „
1909/10	327 519 „
1910/11	337 916 „
1911/12	357 161 „

b. Betriebsausgabe.

Jahr	Betrag
1902/03	109 528 ℳ
1903/04	113 947 „
1904/05	112 871 „
1905/06	127 402 „
1906/07	162 301 „
1907/08	179 984 „
1908/09	190 827 „
1909/10	191 163 „
1910/11	195 994 „
1911/12	203 351 „

aus den Jahren 1902/03 bis einschl. 1911/12.

1904/05	1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12
51,42	54,40	56,15	56,15	56,15	56,33	56,54	56,54
160 168	170 255	188 389	.202 608	228 401	232 872	253 823	251 888
1 056 528	1 152 120	1 276 732	1 415 144	1 586 412	1 623 624	1 768 828	1 813 184
1 251 941	1 412 864	1 681 720	1 936 801	2 016 322	1 950 950	2 077 947	2 058 516
214 766	226 276	261 005	270 774	301 016	323 959	349 854	371 474
2 616 763	2 691 132	3 013 156	3 183 701	3 574 956	3 862 589	3 925 628	4 165 066
328	336	343	360	402	451	484	547
35 070	81 685	148 767	168 714	156 763	162 676	175 610	191 438
781 103	1 099 283	1 607 109	1 879 690	1 872 347	1 757 322	1 871 737	1 924 506
105 119	109 917	119 940	118 257	130 079	137 529	141 197	149 271
56,6	48,3	41,6	38,6	41,0	42,0	41,8	41,8
73 688	110 399	161 180	179 695	177 782	177 982	187 627	198 639
39,7	48,5	55,9	58,6	56,0	54,3	55,5	55,6
6 763	7 446	7 126	8,648	9 752	12 008	9 092	9 251
185 570	227 762	288 246	306 600	317 613	327 519	337 916	357 161
112 871	127 402	162 301	179 984	190 827	191 163	195 994	203 351
60,8	55,9	56,3	58,7	60,1	58,37	58,00	56,93
72 699	100 360	125 945	126 616	126 786	136 356	141 922	153 810
1	2	2,5	2	2,5	2,5	2,5	2,5

c. Betriebsüberschuss.

Jahr	Betrag
1902/03	65 836 ℳ
1903/04	66 878 „
1904/05	72 699 „
1905/06	100 360 „
1906/07	125 945 „
1907/08	126 616 „
1908/09	126 786 „
1909/10	136 356 „
1910/11	141 922 „
1911/12	153 810 „

Aktiva.

Bilanz pro

Bahnbau Wunstorf-Uchte.				
Buchwert am 30. Juni 1911	2 257 230	23		
Abschreibung (Rückzahlung) im Jahre 1911/12	18 337	20	2 238 893	03
Bahnbau Wunstorf-Mesmerode.				
I. Grunderwerb:				
Buchwert am 30. Juni 1911 . . 143 639,27				
Zugang 3 867,19	147 506	46		
II. Erdarbeiten	40 953	57		
III. Einfriedigungen	615	58		
IV. Wegeübergänge	3 008	13		
V. Durchlässe und Brücken	40 897	50		
VI. Oberbau	132 388	79		
VII. Signale	7 695	—		
VIII. Bahnhöfe	35 749	—		
IX. Betriebsmittel	63 837	10		
X. Verwaltungskosten	4 033	78		
XI. Insgemein	650	—	477 334	91
Betriebsmittel-Ergänzung	104 931	62		
Abschreibung (Rückzahlung) im Jahre 1911/12	6 706	91	98 224	71
Vorrätige Materialien			24 250	81
Guthaben in laufenden Rechnungen			8 051	95
Guthaben bei der Sparkasse in Wunstorf:				
a. Erneuerungsfonds	123 594	60		
b. Reservefonds	37 283	57		
c. Spezial-Reservefonds	7 534	82		
d. Betriebsüberschüsse, Buch Nr. 8218	26 944	41		
e. Betriebsüberschüsse C. A. I.	25 096	13		
f. Erlös aus Materialverkäufen	1 710	22	222 163	75
Guthaben im Effektenkonto (Erneuerungsfonds)			9 620	—
„ „ Wagenkonto (Reservefonds)			38 204	30
Kassenbestand:				
a. Betriebskasse	4 977	61		
b. Baukasse	665	09	5 642	70
			3 122 386	16

Anlage III.

30. Juni 1912.

Passiva.

Aktien-Kapital-Konto:				
Buchwert am 30. Juni 1911	2 043 000	—		
Zugang	3 000	—	2 046 000	—
Darlehens-Konto I. Königl. Regierung Hannover	351 175	11		
Rückzahlung im Jahre 1911/12	8 743	80	342 431	31
Darlehns-Konto I. Provinz Hannover	338 055	12		
Rückzahlung im Jahre 1911/12	9 593	40	328 461	72
Darlehens-Konto II. Königl. Regierung Hannover	52 518	81		
Rückzahlung im Jahre 1911/12	3 349	06	49 169	75
Darlehens-Konto II. Provinz Hannover	52 412	81		
Rückzahlung im Jahre 1911/12	3 357	85	49 054	96
Erneuerungsfonds:				
Buchwert am 30. Juni 1911	100 843	34		
Zugang: Zinsen für 1911/12	3 949	59		
für verkauftes Oberbaumaterial	22 043	49		
aus den Betriebsüberschüssen	28 135	—		
	154 971	42		
Abgang für Oberbaumaterial	21 756	82	133 214	60
Reservefonds:				
Buchwert am 30. Juni 1911	63 887	52		
Zugang: Zinsen für 1911/12	2 107	27		
aus den Betriebsüberschüssen	9 493	08	75 487	87
Spezial-Reservefonds:				
Buchwert am 30. Juni 1911	6 373	74		
Zugang: Zinsen für 1911/12	211	77		
aus den Betriebsüberschüssen	949	31	7 534	82
Rückständige Zinsscheine			195	—
Schuld in laufenden Rechnungen			1 710	22
Ueberschuss			89 125	91
			3 122 386	16

Die vorstehende Bilanz und das dazu gehörige Gewinn- und Verlust-Konto stimmen mit den von mir geprüften Konten des Hauptbuches überein.

Wunstorf, den 5. August 1912.

(gez.) **Wilhelm Muhlert**
Beeid. Bücher-Revisor.

Debet. Gewinn- und Verlust-Rechnung (Betriebsrechnung)

Titel	I	Besoldungen	61 835	15		
"	II	Vergütungen und Tagelöhne	20 602	44		
"	III	Tagegelder, Reisekosten und für Stellvertretungen	2 939	73		
"	IV	Für Wohlfahrtszwecke	5 428	59		
"	V	Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände und Beschaffung der Betriebsmaterialien	45 759	82		
"	VI	Unterhaltung der baulichen Anlagen	33 678	05		
"	VII	" " Betriebsmittel	18 823	98		
"	VIII	Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	3 903	80		
"	IX	Für Benutzung fremder Betriebsmittel	—	—		
"	X	Verschiedene Ausgaben	10 379	03		
"	XI	Gesellschaftskosten	—	—	203 350	59
		Kosten des Bahnhofs Uchte			306	99
		Verzinsung der Anleihen	30 437	66		
		Rücklage in den Erneuerungsfonds	28 135	—	58 572	66
		Abschreibung			25 044	11
		Rücklage in den Reservefonds	9 493	08		
		" " " Spezial-Reservefonds	949	31	10 442	39
		Ueberschuss			89 125	91
					386 842	65

650017

Anlage IV.

vom 30. Juni 1912.

Kredit.

		Vortrag aus dem Vorjahre	82 648	30		
		Dividende für 1910/11 . . . 50 966,67				
		Gratifikation . . . . 2 000,—	52 966	67	29 681	63
Titel	I	Personen- und Gepäckverkehr	149 270	75		
„	II	Güterverkehr	198 639	25		
„	III	Für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	2 140	57		
„	IV	Für Ueberlassung von Betriebsmitteln . .	—	—		
„	V	Erträge aus Veräusserungen	2 016	72		
„	VI	Verschiedene Einnahmen	5 093	73	357 161	02
					386 842	65

Steinhuder Meer-Bahn.   Wunstorf, den 14. Juni 1913.

650018

An die sämtlichen Stationen, Werkstatt u. Bahnmeisterei, sowie das beteiligte Personal.

Am 20. d. Mts. wird Se. Majestät der Kaiser das Kloster Loccum besuchen anläßlich der Feier seines 750jährigen Bestehens. An diesem Tage wird voraussichtlich ein sehr starker Personenverkehr nach Loccum stattfinden, für dessen Bewältigung besondere Maßnahmen getroffen sind.

1) Es wird eine Anzahl Sonderzüge gefahren (s.bes. Anweisung.)
2) Der Güterzug 51 fällt am 20. Juni aus; die Lokomotive und das Personal wird zum Fahren von Sonderzügen herangezogen.
3) In Loccum darf am 20. Juni kein Güterwagen, weder beladen noch leer stehen, da die vorhandenen Gleisanlagen zur Aufstellung von Personenwagen erforderlich sind. Wagenladungen für Loccum sind nicht zu befördern, sondern für den 21. stehen zu lassen. Zug 52 nimmt alle in Loccum etwa stehenden Güterwagen von dort mit. Station Loccum hat zu veranlassen, daß sämtliche dort stehenden Wagen bis zum Güterzuge 52 entladen sind.
4) Die Station Wunstorf Bf. hat einen besonderen Fahrdienstleiter für Loccum zu stellen.
5) Es wird eine besondere Fahrkartenausgabe für Loccum eingerichtet.
6) Die Abzweigweiche in Loccum ist dauernd (Bahnmeisterei) besetzt zu halten.
7) Die Stationen haben, wenn irgend möglich, nach Loccum Doppelkarten auszugeben. Soweit solche nicht vorhanden sind, sind die Fahrgäste darauf hinzuweisen, sich in Loccum die Fahrkarte zur Rückfahrt frühzeitig zu lösen.
8) Die Kaiserlichen Automobile werden unsere Bahn bei den Übergängen in Rehburg Stadt und Hormannshausen überschreiten. Die Bahnmeisterei hat bei diesen Übergängen Posten auszustellen, welche die Züge beim Nahen der Kaiserlichen Automobile durch Haltesignal zum Anhalten veranlassen. Die Lokomotivführer haben vor dem Befahren dieser Übergänge ~~sofort~~ scharf auf die von den Posten gegebene Signale zu achten und den Zug unbedingt vor dem Übergange zum Halten zu bringen, wenn ihnen das Haltesignal gegeben wird.

9)

9.) Von der Mindener Kreisbahn werden uns aushülfsweise etwa 8 Personenwagen zur Verfügung gestellt, die abends wieder in Uchte sein müssen.

10) Der Wagenumlauf wird für den Tag besonders geregelt, etwaige Abweichungen davon werden durch Fernsprecher bekannt gegeben.

11) Sämtliche Stationen haben am 20. ganz besonders auf den Fernsprecher zu achten, damit jederzeit Verständigung erzielt werden kann. Alle Züge sind in vorgeschriebener Weise abzumelden.

12) Zug 2 und die übrigen Züge der Schicht 4 werden durch eine dreiachsige Lokomotive befördert.

Steinhuder Meer-Bahn.

Die Direktion.

Heinssen.

Die anliegenden Sonderzugfahrpläne sind von den Stationen an passender Stelle neben dem gewöhnlichen Fahrplan auszuhängen.

650019

S.


Kaiser Wilhelm mit dem Abt des Klosters Loccum.

43 RL
B



33. GESCHÄFTS-BERICHT

der Aktien-Gesellschaft

Steinhuder Meer-Bahn

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930

Gedruckt bei C. J. Georg Glenewinkel, Stolzenau (Weser)

33. Geschäfts-Bericht

der Aktien-Gesellschaft

Steinhuder Meer-Bahn

für das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Landrat v. Reck, Stolzenau, Vorsitzender
Landrat Lichtenberg, Neustadt a. Rbge., stellv. Vorsitzender
Reichsbahn-Oberrat Briegleb, Hannover
Bürgermeister Hager, Uchte
Gärtnereibesitzer Hockemeyer, Bad Rehburg
Bürgermeister Krüger, Hagenburg
Gemeindevorsteher Müller, Nendorf, Kreis Stolzenau
Landesoberbaurat Müller-Touraine, Hannover
Landrat Seebohm, Stadthagen
Geschäftsführer Sinn, Stolzenau
Oberregierungsrat v. Stumpfeld, Hannover
Hofkammerrat Werner, Bückeburg
Bahnarbeiter Edler, Loccum } Personalvertreter
Zugführer Döpke, Wunstorf } Personalvertreter

Vorstand

Bergwerksdirektor von der Heide, Mesmerode
Bürgermeister Feldmann, Steinhude
Bürgermeister Meßwarb, Rehburg-Stadt

Betriebsführung

a) Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover in Hannover
b) Oertliche Betriebsleitung in Wunstorf

I. Allgemeines

Die **ordentliche Generalversammlung** fand am 29. September 1930 statt.

In den Aufsichtsrat wurden wiedergewählt die Herren:

Gärtnereibesitzer Hockemeyer, Bad Rehburg
Gemeindevorsteher Müller, Nendorf Kr. Stolzenau
Landesoberbaurat Müller-Touraine, Hannover
Landrat Seebohm, Stadthagen
Oberregierungsrat v. Stumpfeld, Hannover
Hofkammerrat Werner, Bückeburg.

In einer **außerordentlichen Generalversammlung** am 24. November 1930 wurde die Aenderung der Satzungen anläßlich der Einrichtung von Kraftfahrlinien beschlossen.

Im Laufe des Jahres wurden vier **Aufsichtsratssitzungen** abgehalten.

II. Bahnbetrieb

1. Bau und Ausrüstung

Für Verbesserung der **Bahnanlagen** wurden 6 189,22 RM. aufgewendet und zwar:

für den Reiserschuppen Bahnhof Wunstorf . . 1 482.15 RM.
für den Umbau des Bahnhofsgebäudes Nendorf 2 724.29 „
für den Umbau des Bahnhofsgebäudes Uchte . 1 982.78 „

Die Wertverbesserungen sind dem Bahnanlagekonto zugesetzt.

Am Jahresende waren an **Betriebsmitteln** vorhanden:

a) **regelspurig:**

2 Naßdampflokomotiven, 2/2 gek., 24 to Dienstgewicht,
1 Personenwagen 2. und 3. Klasse,
3 gedeckte Güterwagen, 15 to Ladegewicht;

b) **schmalspurig:**

2 Naßdampflokomotiven, 3/3 gek., 24 to Dienstgewicht,
5 Naßdampflokomotiven, 2/2 gek., 20 to Dienstgewicht,
1 Heißdampflokomotive, 2/2 gek., 24 to Dienstgewicht,
2 Heißdampflokomotiven, 2/3 gek., 25 to Dienstgewicht,
12 Personenwagen, 2. und 3. Klasse,
13 Personenwagen, 3. Klasse,
4 Post- und Gepäckwagen für Personenzüge,
1 Packwagen für Güterzüge,
3 gedeckte Güterwagen je 15 to Ladegewicht,
37 gedeckte Güterwagen je 10 to Ladegewicht,
2 gedeckte Güterwagen je 5 to Ladegewicht,
7 offene Güterwagen je 15 to Ladegewicht,
24 offene Güterwagen je 10 to Ladegewicht,
12 offene Güterwagen je 5 to Ladegewicht,
2 Langholzwagen mit Drehschemel, je 7,5 to Ladegewicht,
2 Langholzwagen mit Drehschemel, je 6 to Ladegewicht,
1 Kesselwagen für Unkrautvernichtung mit 10 to Ladegewicht,
1 Motordraisine,
2 Hebeldraisinen für die Rotten,
4 Bahnmeisterwagen,
1 Einschienenwagen.

Die **Bahnunterhaltung** erforderte für die Erneuerung von 540 m Schienen S 49, 5000 Stück Schwellen, Kleineisenzeug, 1 regelspurigen und 4 schmalspurigen einfachen Weichen und 1 schmalspurigen doppelten Kreuzungsweiche 50 174.92 RM., die dem Erneuerungsstock I entnommen worden sind.

2. Betrieb

a) Betriebseinrichtungen

Keine Veränderungen.

b) Betriebs- und Verkehrsverhältnisse

Bei der Fahrt des Personenzuges 33 von Wunstorf Stadt nach Wunstorf Bf. am 4. Februar 1930 gegen 13.00 Uhr sprang der Kohlenhändler Fritz Holste hinter dem Brückenpfeiler der Brücke bei km 1,4 vor den Zug. Er wurde getötet.

Am Sonntag, den 27. Juli 1930 um 13.10 Uhr, als der Personenzug 108 den Ueberweg Neustädter Straße am Bahnhof Wunstorf Stadt befuhr, stieß der Maschinist Strüver, Wunstorf, mit seinem in schneller Fahrt befindlichen Motorrad von Wunstorf kommend gegen die noch auf dem Ueberweg sich befindende Lokomotive. Strüver fiel zwischen Lokomotive und Packwagen und wurde getötet. Die Schuld an dem Zusammenstoß trifft den Getöteten.

Im **Personenverkehr** fiel die Anzahl der beförderten Personen um rund 76 500 (rd. 16 v. H.) als Folge der Einführung des Kraftfahrbetriebes zwischen Wunstorf und Mesmerode, des allgemeinen Verkehrsrückganges und der schwierigen Wirtschaftslage. Die Einnahmen sind ebenfalls um fast 16 v. H. zurückgegangen.

Der **Güterverkehr** hat sich um rund 50 000 to verringert, wovon über 42 000 to auf den verringerten Empfang und Versand des Alkaliwerks Sigmundshall entfallen.

Der Umschlagverkehr auf den Weserlöschplatz Stolzenau betrug 3 359 to (4 055).

c) Betriebsleistungen

			1930	(1929)
Befördert wurden:				
an Personen			419 749	(496 267)
an Gütern, einschließlich Vieh		to	127 900	(177 351)
an Großvieh		Stück	580	(205)
an Kleinvieh		Stück	10 492	(2 946)
an Leichen			–	(1)
und geleistet:				
Personenkilometer			4 855 081	(5 595 031)
Gütertonnenkilometer	schmalsp. 881 263 regelsp. 483 022		1 364 285	(1 637 611)
Lokomotivkilometer	schmalsp. 237 943 regelsp. 10 200		248 143	(258 764)
Zugkilometer	schmalsp. 223 802 regelsp. 7 200		231 002	(244 111)
Personenwagenachskilometer	schmalsp. 1 680 668 regelsp. 10 192		1 690 858	(1 793 307)
Personengepäckwagenachskilometer	schmalsp. 388 708		388 708	(489 461)
Güterwagenachskilometer	schmalsp. 925 580 regelsp. 89 673		1 015 253	(950 934)
Durchschnittliche Beförderungslänge:				
1 Person		km	11,6	(11,3)
1 Tonne		km	10,7	(9,2)
Durchschnittliche Zugstärke:				
1 Zug		Achsen	13,4	(13,2)
Verbrauch an Betriebsstoffen:				
Kohlen für 1 Lokomotivkilometer		kg	7,9	(8,0)
Oel für 1000 Lokomotivkilometer		kg	56,1	(57,3)

Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse aus den Jahren 1925–1930.

Im Jahre	Einnahmen								Betriebs-Ausgaben		Betriebs-Ueberschüsse	
	Personen		Güter		Sonstige		Gesamt					
	RM.	Pf.	RM.	Pf.	RM,	Pf.	RM.	Pf.	RM.	Pf.	RM.	Pf.
1925	214 324	95	240 748	50	12 436	08	467 509	53	425 168	37	42 341	16
1926	235 445	14	264 686	37	11 150	45	511 281	96	418 990	82	92 291	14
1927	238 097	96	328 728	12	12 548	12	579 374	20	485 663	79	93 710	41
1928	252 009	28	340 726	69	20 910	57	613 646	54	486 207	89	127 438	65
1929	268 911	34	347 596	58	20 305	42	636 813	34	525 931	53	110 881	81
1930	226 859	57	258 207	94	18 744	41	503 811	92	469 709	11	34 102	81

d) Betriebsergebnisse

Monat	Einnahmen:							
	Personen		Güter		Sonstige		Summe	
	RM.	Pf.	RM.	Pf.	RM.	Pf.	RM.	Pf.
Januar	14 272	75	24 052	82	1 668	13	39 993	70
Februar	12 793	05	24 598	96	1 670	69	39 062	70
März	14 765	90	24 806	34	1 013	98	40 586	22
April	16 524	23	17 942	43	3 310	43	37 777	09
Mai	16 479	80	22 356	20	1 266	03	40 102	03
Juni	27 794	70	24 113	45	1 606	59	53 514	74
Juli	30 253	81	19 223	93	2 744	13	52 221	87
August	26 867	98	18 750	54	1 400	45	47 018	97
September	19 137	17	20 629	21	1 000	–	40 766	38
Oktober	15 497	96	28 529	60	1 000	–	45 027	56
November	19 214	92	19 138	41	1 000	–	39 353	33
Dezember	13 257	30	14 066	05	1 063	98	28 387	33
Zusammen	226 859	57	258 207	94	18 744	41	503 811	92
In Hundertteilen der Gesamteinnahme								
1930	45		51		4		100	
1929	42		55		3		100	
1928	41		55		4		100	
1927	41		57		2		100	
1926	46		52		2		100	

In der Gesamteinnahme ist die Einnahme aus der Tierbeförderung mit 3 484,15 RM. enthalten.

	1930	(1929)
Die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug	226 859,57 RM	(268 911,34)
auf 1 km Betriebslänge	3 976,48 RM	(4 717.74)
auf 1 Person	0,54 RM	(0,54)
auf 1 Personenkilometer	0,047 RM	(0,048)
auf 1000 Personen und Gepäckwagenachskilometer	108,99 RM	(117,84)
Die Einnahme aus der Güterbeförderung betrug	258 207,94 RM	(347 596,58)
auf 1 km Betriebslänge	4 529,96 RM	(6 098,19)
auf 1 Tonne	2,02 RM	(1,96)
auf 1 Tonnenkilometer	0,19 RM	(0,21)
auf 1000 Güterwagenachskilometer	254,32 RM	(365,51)

	1930		(1929)
Die Gesamteinnahme betrug	503 811,92	RM	(636 813,34)
auf 1 km Betriebslänge	8 838,81	RM	(11 172,16)
auf 1000 Wagenachskilometer	162,78	RM	(196,73)
auf 1000 Lokomotivkilometer	2 031,50	RM	(2 461,59)
Die Betriebsausgaben betrugen	469 709,11	RM	(525 931,53)
auf 1 km Betriebslänge	8 240,51	RM	(9 226,87)
auf 1000 Wagenachskilometer	151,76	RM	(196,93)
auf 1000 Lokomotivkilometer	1 893,98	RM	(2 032,98)
in Hundertteilen der Gesamteinnahme	93,20	RM	(82,60)

III. Kraftfahrlinienbetrieb

1. Allgemeines

Die Linie Wunstorf – Mesmerode ist ab 23. März 1930 bis Auhagen ausgedehnt worden.

Der Betrieb auf der Linie Wunstorf-Luthe wurde am 1. Mai 1930 eingestellt, da er unwirtschaftlich war.

Am 16. Juli 1930 ist die Linie Wunstorf-Steinhude eröffnet worden.

2. Ausrüstung

Es sind vorhanden:

an **Betriebsanlagen** eine Wellblecheinstellhalle 8×10 m groß für 2 Autobusse auf Bahnhof Wunstorf Stadt.

eine Wellblecheinstellhalle 4×11 m groß für 1 Autobus in Auhagen (Rähden).

an **Betriebsmitteln** 2 Daimler-Benz-Personenautobusse für je 26 Personen
1 Daimler-Benz-Personenautobuss für 40 Personen
1 Magirus-Personenautobuss für 40 Personen

Der Magirus-Autobus ist von der Hochbahn A.-G., Hamburg, alt übernommen worden und dient als Bereitschaftswagen.

3. Betrieb und Verkehr

Auf der verlängerten Linie Mesmerode – Auhagen wurde bis zum 14. Mai 1930 nur eine Hin- und Rückfahrt gefahren. Erst mit dem Sommerfahrplan wurde der Betrieb mit 3 Hin- und Rückfahrten voll aufgenommen. Die Linie Wunstorf – Steinhude wurde während des Sommerfahrplans mit einer Hin- und Rückfahrt betrieben. Ab 4. Oktober 1930 wurde täglich eine planmäßige Mittags-Hin- und Rückfahrt und an Sonn und Feiertagen eine planmäßige Abend-Hin- und Rückfahrt gefahren.

4. Betriebsleistungen

	1930	(1929)	
Befördert wurden	112 970	(57 404)	Personen
	5 790	(5 193)	Stück Gepäck und Expreßgut
Geleistet wurden	76 085	(34 196)	Wagenkilometer
Verbraucht an Betriebsstoff für je 100 km	29	(27)	Liter.

5. Betriebsergebnis

Die Einnahme betrug			41 870,25 RM
auf 1 Wagenkilometer	0,55 RM	(0,569)	
Die Ausgabe betrug			29 599,69 RM
auf 1 Wagenkilometer	0,39 RM	(0,442)	
Der Ueberschuß			12 270,56 RM

IV. Abschluß

Der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben

betrug im Bahnbetrieb	34 102,81 RM		
und unter Hinzurechnung einer erstatteten Steuer von	36 000,— RM	= 70 102,81 RM	
im Kraftfahrlinienbetrieb		12 270,56 RM	
Zusammen			82 373,37 RM

Nach Abzug der Rücklagen

a) in den Erneuerungsstock I		
regulativmäßige Rücklage	50 000,– RM	
erlassene Verkehrssteuer	2 076,30 RM	
(Die volle erlassene Verkehrssteuer betrug 37 227,10 RM		
b) in den Erneuerungsstock II	14 867,63 RM	
c) in den Erneuerungsstock III (Kraftfahrlinienbetrieb)	12 270,56 RM	79 214,49 RM
und für Anleihetilgung		3 158,88 RM
		82 373,37 RM

stehen Ueberschüsse der Generalversammlung nicht mehr zur Verfügung.

Wunstorf, den 21. August 1931.

Steinhuder Meer-Bahn A.-G.

Der Vorstand:
Meßwarb. Feldmann.

Der Aufsichtsrat:
v. Reck.

Einnahme

Gewinn- und Verlustrechnung

Titel		RM.	Pf.	RM.	Pf.
1.	**Kleinbahnbetrieb:**				
I	Personenverkehr	226 859	57		
II	Güterverkehr	258 207	94		
III	Für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter	10 367	30		
IV	Für Ueberlassung von Betriebsmitteln	14	80		
V	Erträge aus Veräußerungen	894	99		
VI	Verschiedene Einnahmen	7 467	32	503 811	92
2.	**Kraftfahrlinienbetrieb**			41 870	25
				545 682	17

Anlage I

vom 31. Dezember 1930

Ausgabe

	Titel		RM.	Pf	RM	Pf
1.		**Kleinbahnbetrieb:**				
		a) Persönliche Ausgaben.				
	I	Für Besoldungen	134 242	49		
	II	Vergütungen und Tagelöhne	73 021	90		
	III	Tagegelder, Reisekosten und für Stellvertretungen .	13 709	99		
	IV	Für Wohlfahrtszwecke (Vers.-Beiträge pp.)	28 125	34		
		b) Sachliche Ausgaben.				
	V	Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände und Beschaffung der Betriebsstoffe	80 642	85		
	VI	Unterhaltung der baulichen Anlagen	53 672	54		
	VII	Unterhaltung der Betriebsmittel	56 704	23		
	VIII	Für Benutzung fremder Bahnanlagen	393	14		
	IX	Für Benutzung fremder Betriebsmittel	26	–		
	X	Verschiedene Ausgaben (Steuern, Versicherungen pp.)	29 170	63		
			469 709	11		
		Ab: Steuererstattung	36 000	–	433 709	11
2.		**Kraftfahrlinienbetrieb:**			29 599	69
3.		Anleihetilgung			3 158	88
4.		Rücklagen:				
		a) Erneuerungsstock I				
		regulativmäßige Rücklage . . . 50 000,– RM.				
		erlassene Verkehrssteuer . . . 2 076,30 RM.	52 076	30		
		b) Erneuerungsstock II				
1 0/0 Erd- und Böschungsarbeiten von 366 976 = 3 669,76 RM						
8 0/0 Einfriedigungen . . . . . . von 2 619 = 209,52 RM						
1 0/0 Wegeübergänge . . . . . . von 38 430 = 384,30 RM						
2 0/0 Brücken und Durchlässe . . von 181 080 = 3 621,60 RM						
5 0/0 Signale . . . . von 18 297 = 914,85 RM						
2 0/0 Bahnhöfe . . . . von 212 755 = 4 255,10 RM						
10 0/0 masch. Anlagen und Geräte . von 18 125 = 1 812,50 RM			14 867	63		
		c) Erneuerungsstock III (Krftl.-Betrieb)				
Für Geräte . . . . von 788,95 = 39,45 RM						
Für Einstellhallen . . . . . . von 5 692,06 = 170,76 RM						
Für Fahrzeuge . . . . von 68 958,30 = 12 060,35 RM			12 270	56	79 214	49
					545 682	17

650030

Besitz

Vermögens-Uebersicht

		RM.	Pf.	RM.	Pf.
1.	**Bahnanlagekonto:**				
	Buchwert am 1. Januar 1930	2 559 402	22		
	Zugang	6 189	22	2 565 591	44
2.	**Kraftfahrlinien-Anlagekonto**				
	Buchwert am 1. Januar 1930	38 986	21		
	Zugang	36 453	10	75 439	31
3.	**Darlehen an die Stadt Wunstorf**			8 000	–
4.	**Vorrätige Betriebs- und Oberbaustoffe**			16 921	74
5.	**Bankguthaben und Kassenbestand**			17 682	32
6.	**Aufwertungsausgleichskonto:**				
	Buchwert am 1. Januar 1930	24 977	95		
	Ab: Anleihetilgung	3 158	88	21 819	07
				2 705 453	88

Vorstehende Bilanz habe ich geprüft und richtig befunden.

Wunstorf, den 15. Juli 1931.

Menke,
Landesverkehrsdirektor.

Anlage II

vom 31. Dezember 1930

Verbindlichkeiten

			RM.	Pf.	RM.	Pf.
1.	**Aktienkapital**				1 023 000	—
2.	**Wertminderung lt. Goldmarkeröffnungsbilanz**				1 394 645	53
3.	**Bahnanlageergänzungskonto**				23 754	–
4.	**Anleihekonto:**					
	a) Preußischer Staat	55 518,78 RM				
	Tilgung	2 314,16 RM	53 204	62		
	b) Provinz Hannover	55 911,88 RM				
	Tilgung	725,36 RM	55 186	52		
	c) Provinz Hannover	1 695,23 RM				
	Tilgung	119,36 RM	1 575	87	109 967	01
5.	**Darlehnskonto:**					
	Klb. St. Andreasberg		14 000	–		
	Klb. Delmenhorst-Harpstedt		15 000	–		
	Klb. Lüneburg-Soltau		20 000	–	49 000	–
6.	**Erneuerungsstock I:**					
	Buchwert am 1. Januar 1930		92	11		
	Erlös für abgängige Stoffe		4 820	42		
	Regulativmäßige Rücklage		50 000	–		
	Erlassene Verkehrssteuer		2 076	30		
			56 988	83		
	Ab: Entnahme		50 174	92	6 813	91
7.	**Erneuerungsstock II:**					
	Buchwert am 1. Januar 1930		61 811	–		
	Rückstellung für 1930		14 867	63	76 678	63
8.	**Erneuerungsstock III (Krftl.-Betrieb):**					
	Buchwert am 1. Januar 1930		3 646	99		
	Rückstellung für 1930		12 270	56	15 917	55
9.	**Sonderrücklagestock:**					
	Buchwert am 1. Januar 1930		495	74		
	Zugang an Zinsen		24	79	520	53
10.	**Reservestock:**					
	Buchwert am 1. Januar 1930		4 911	16		
	Zugang an Zinsen		245	56	5 156	72
					2 705 453	88

Wunstorf, den 21. August 1931.

Steinhuder Meer-Bahn A.-G.

Der Vorstand:
Meßwarb. Feldmann.

Der Aufsichtsrat:
v. Reck.

Uebersicht über den Gesamt-

Bahnhof		Personenverkehr								
		Personen								
		2. Kl.	3. Kl.	Militär	Zusammen	Durchschnittl. pro Tag	Hiervon: Sonntagskarten 2. Kl.	Sonntagskarten 3. Kl.	Schülerkarten	Monatskarten
		Anzahl								
Wunstorf-Bhf.	Angek.	3 285	124 413	152	127 850	355	225	8 203	16 280	16 704
	Abgeg.	6 177	133 645	328	140 150	389	2 985	56 115	2 340	3 274
Wunstorf-Stadt	Angek.	227	20 298	3	20 528	57		554	3 780	2 986
	Abgeg.	181	15 017	7	15 205	42	4	1 000	840	866
Bokeloh	Angek.	12	1 310	1	1 323	4			1 020	
	Abgeg.	28	2 063		2 091	6			1 320	240
Mesmerode	Angek.									
	Abgeg.									
Klein Heidorn	Angek.	58	5 210		5 268	15			900	112
	Abgeg.	18	8 353		8 371	23			2 280	148
Großenheidorn	Angek.	773	22 383	12	23 168	64	417	8 876	120	180
	Abgeg.	203	22 850	20	23 073	64		645	3 960	3 290
Steinhude	Angek.	3 950	82 700	216	86 866	241	2 089	36 735	60	632
	Abgeg.	2 196	76 216	50	78 462	218	129	4 364	7 500	14 718
Hagenburg	Angek.	320	14 384	29	14 733	41	126	2 560	240	1 238
	Abgeg.	186	21 957	3	22 146	62	8	1 136	4 520	2 926
Schmalenbruch	Angek.	28	2 060		2 088	6			180	84
	Abgeg.	7	1 925	3	1 935	5			180	
Wiedenbrügge	Angek.	36	4 524		4 560	13		384	60	
	Abgeg.	16	5 278	3	5 297	15		377	300	
Winzlar	Angek.	23	3 856		3 879	11				334
	Abgeg.	9	4 429	1	4 439	12		144	660	74
Bad Rehburg	Angek.	1 044	30 630	10	31 684	88	290	9 456	240	1 854
	Abgeg.	987	23 266	28	24 281	67	170	2 009	3 000	1 610
Rehburg Stadt	Angek.	193	15 404	32	15 629	43	22	524	5 760	1 738
	Abgeg.	152	13 519	14	13 685	38		932	2 100	228
Loccum	Angek.	296	17 220	15	17 531	49	115	2 422	4 620	182
	Abgeg.	146	17 092	18	17 256	48	14	1 172	2 880	970
Leese	Angek.	75	6 127	2	6 204	17		404		
	Abgeg.	84	9 992	7	10 083	28		617	3 000	
Stolzenau	Angek.	494	39 342	41	39 877	111	68	1 966	15 540	2 412
	Abgeg.	543	32 028	38	32 609	91	40	1 960	13 260	716
Böthel	Angek.	2	1 144		1 146	3				
	Abgeg.		568		568	2				
Nendorf	Angek.	98	5 642	1	5 741	16		4	1 200	660
	Abgeg.	83	8 186	1	8 270	23		389	1 680	540
Uchte	Angek.	239	11 425	10	11 674	32		99	3 240	610
	Abgeg.	137	11 688	3	11 828	33	2	1 327	3 420	126
1930		11 153	408 072	524	419 749	1 166	3 352	72 187	53 240	29 726
1929		16 052	479 378	837	496 267	1 379	4 799	74 234	54 240	34 474

Anlage III

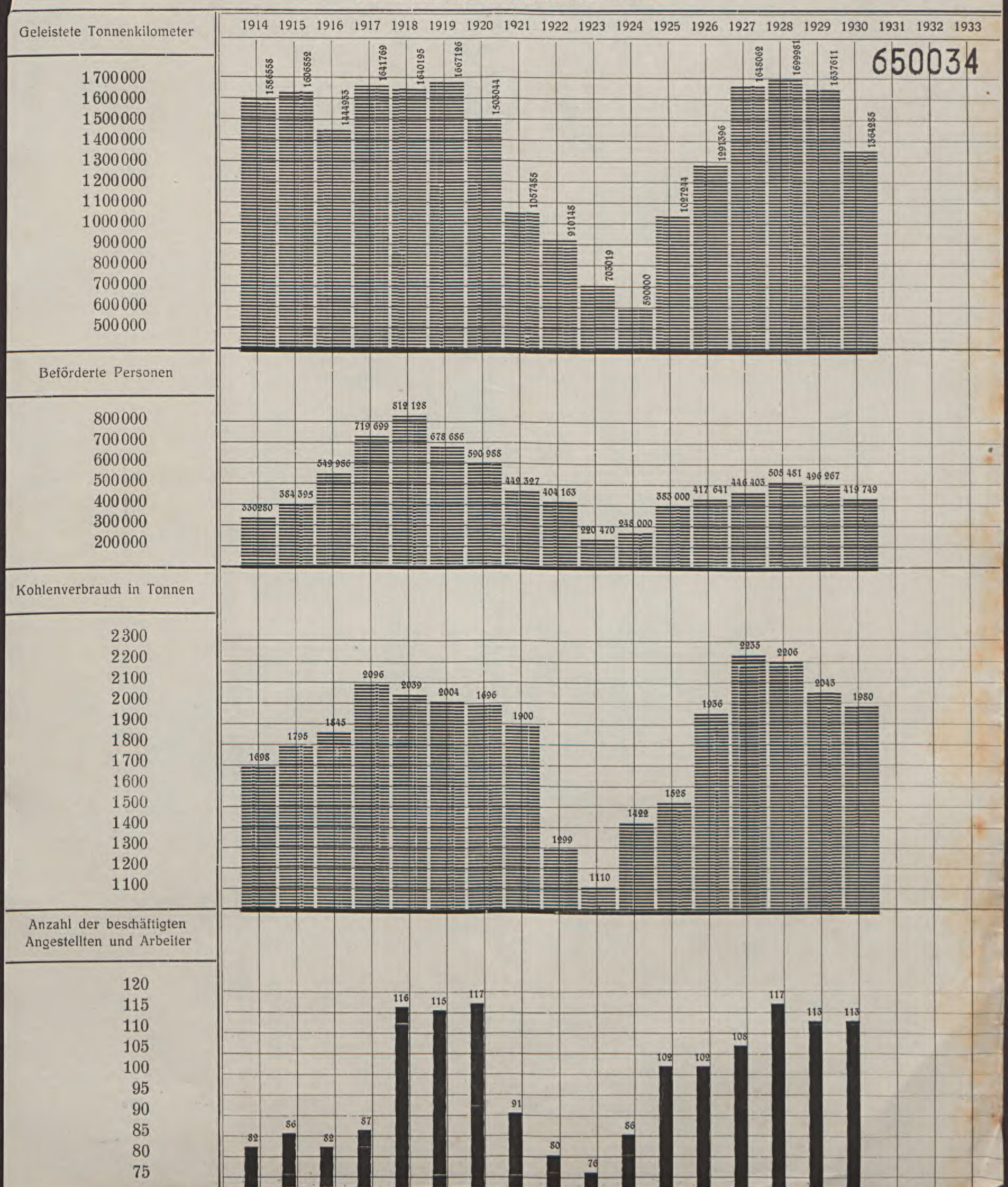
Verkehr der einzelnen Bahnhöfe

Güter- und Tierverkehr								Anzahl der abgefertigten		
Güter				Tiere						
Stückgut (Tonnen)	Wagenladungen (Tonnen)	Zusammen (Tonnen)	In Hundertteilen der Gesamtanzahl	Großvieh (Stück)	Kleinvieh (Stück)	Zusammen (Stück)	In Hundertteilen der Gesamtanzahl	Frachtbriefe	Expreßgutsendungen	Gepäcksendungen
3 288	65 548	68 836	53,82	236	2 332	2 568	23,19	28 496		
2 740	39 099	41 839	32,72	218	2 980	3 198	28,88	31 543	390	408
40	8 103	8 143	6,37	217	5 261	5 478	49,47	979		
14	2 267	2 281	1,78	203	2 042	2 245	20,27	557	120	82
105	2 100	2 205	1,72	2	1	3	0,03	1 394		
36	2 398	2 434	1,90	6	2	8	0,07	498	43	3
332	10 412	10 744	8,40					2 400		
57	61 589	61 646	48,20					4 276		
39		39	0,03					412		
10		10	0,01					63	13	17
272	1 374	1 646	1,29	6	80	86	0,78	2 617		
41		41	0,03					626	114	47
773	4 633	5 406	4,23		458	458	4,14	8 005		
548	497	1 045	0,82		25	25	0,23	5 380	4 129	381
251	1 671	1 922	1,50	9	209	218	1,97	3 489		
342	32	374	0,29	2		2	0,02	2 181	835	127
27	134	161	0,13	25		25	0,23	193		
5	5	10	0,01	2		2	0,02	79	5	1
111	794	905	0,71					876		
456	77	533	0,42	3		3	0,03	463	103	29
61	1 740	1 801	1,41	3		3	0,03	923		
16		16	0,01					186	24	21
263	1 393	1 656	1,29	1		1	0,01	3 589		
59	10	69	0,05					984	145	407
860	5 699	6 559	5,13	3	625	628	5,67	4 066		
1 184	631	1 815	1,42	55		55	0,50	1 572	165	75
57	441	498	0,39		431	431	3,89	787		
178	4 950	5 128	4,01	13	1	14	0,13	951	35	31
47	753	800	0,62	2	1 005	1 007	9,09	677		
17	16	33	0,03	4	38	42	0,38	165	108	16
266	1 912	2 178	1,70	40	84	124	1,12	4 681		
552	3 413	3 965	3,10	38	412	450	4,06	8 941	314	143
249	11 445	11 694	9,14					3 869		
148	76	224	0,17	1	2 167	2 168	19,58	1 021	165	28
137	2 569	2 706	2,12	36	6	42	0,38	1 764		
775	5 661	6 436	5,03	35	2 825	2 860	25,83	9 731	48	66
7 178	120721	127 899	100,00	580	10 492	11 072	100,00	69 217	6 756	1 882
7 860	169490	177 351	100,00	205	2 946	3 151	100,00	83 980	7 745	2 199

Bahnbetrieb | **Anlage 4**

Bildliche Darstellung

der geleisteten Tonnenkilometer, beförderten Personen, verbrauchten Kohlen und beschäftigten Angestellten und Arbeiter in den Jahren 1914—1930



650035

Wunstorf / Celle / 21. Mai 1973

Anläßlich des 75jährigen Betriebs-Jubiläums unserer Bahn überreichen wir die beigefügte Erinnerungsschrift.

Möge sie erhärten, welch' große Bedeutung die Steinhuder Meer-Bahn auch nach 75 Jahren noch für ihr Einzugsgebiet hat.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

Steinhuder Meer-Bahn
GmbH

1898 — 1973



STEINHUDER MEER-BAHN

Verfaßt von der Osthannoversche Eisenbahnen AG, Celle
Foto auf Seite 13: Foto-Kirmes
Fotos auf den Seiten 9, 10, 15, 17, 20, 22, 25, 27: Privat
Druck: Goetz-Druck KG., Wunstorf



Wunstorf / Celle, den 21. Mai 1973

75 Jahre sind am 21. Mai 1973 vergangen, seit die Steinhuder Meer-Bahn ihren Personenverkehr zwischen Wunstorf und Bad Rehburg aufgenommen hat.

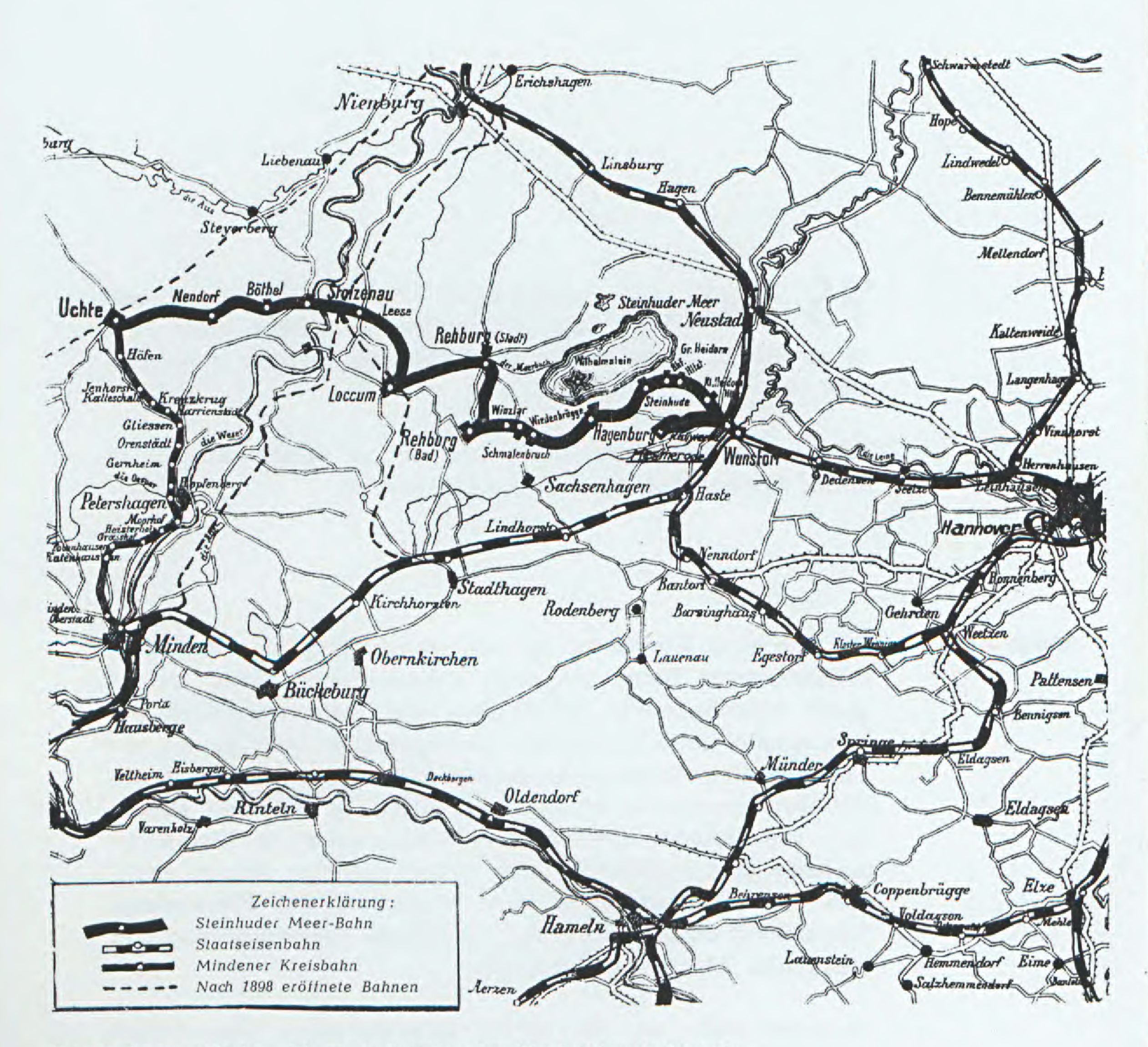
Wie wechselvoll diese Zeitspanne für die Bahn war, soll in dieser Erinnerungsschrift dargelegt werden.

1893 - 96

Der Bau einer Kleinbahn, die den vielschichtig genutzten, aber schienenarmen Raum zwischen Wunstorf und Uchte an das große Eisenbahnnetz anschließen soll, geht wesentlich auf kommunale Initiative zurück. Im September 1893 kamen die Vertreter verschiedener aneinandergrenzender Landkreise des Mittelweserraums im Hotel „Zum Ritter" in Wunstorf zusammen. Sie berieten über mehrere wünschenswerte Kleinbahnprojekte. Das wiederholte sich in den nächsten Jahren mehrfach. Nach Hinzuziehung eines Vertreters des Fürstentums Schaumburg-Lippe wurde die endgültige Trassenführung der Steinhuder Meer-Bahn festgelegt.

Wunstorf hatte seit 1857 einen Staatsbahnhof. Vornehmlich die Bewohner Hannovers forderten immer nachdrücklicher, ihre Erholungsgebiete „Steinhuder Meer" und „Rehburger Berge" ab Wunstorf mit der Bahn erreichen zu können.

Der Kreis Minden/Westf. strebte eine Schienenverbindung nach Uchte an, wenn von dort die in östlicher Richtung geplante Bahn gebaut werden würde.



Eisenbahnen zwischen Weser und Leine um die Jahrhundertwende

Am 17. März 1895 lag dem Kreistag zu Stolzenau dieser darauf abzielende Beratungspunkt vor:

Es beſteht die Abſicht, eine **Actiengeſellſchaft** zu bilden, welche den **Bau und Betrieb einer Kleinbahn Wunſtorf-Winzlar-Bad und Stadt Rehburg-Loccum-Leeſe-Stolzenau-Nendorf-Uchte** übernehmen ſoll. Nach den vorläufigen Abmachungen mit den beiden anderen beteiligten Kreiſen Stadthagen und Neuſtadt werden jetzt die Koſten und ſpäter die Ueberſchüſſe nach der Zahl der Kilometer auf die drei Kreiſe verteilt werden. Nachdem vor Kurzem der von der Landesbauinſpektion Hannover aufgeſtellte Koſtenanſchlag eingegangen iſt, ſcheint es mir angezeigt, mit dem Kreistage über die weiteren Maßnahmen in Berathung zu treten.

Das Beschlußergebnis war positiv. Die Kreise Stadthagen und Neustadt a. Rbge. sowie die Anliegergemeinden entschieden sich ebenfalls für den Bahnbau. Parallel dazu lief das Zustimmungsverfahren des Preußischen Staates und der Provinz Hannover. Die Finanzierung sollte durch Einlagen der Aktionäre sichergestellt werden.

Als hierüber Einmütigkeit erzielt worden war, richtete der federführende Vorsitzende des Kreisausschusses zu Neustadt a. Rbge. folgenden Antrag auf Protokollierung der Gründung der Steinhuder Meer-Bahn AG an das dortige Amtsgericht:

Der Kreisausschuß.
№ 2220.

Neustadt a/Rbge, den 29. September 1895.

P. 3 a / 9 E

Unter Ueberreichung zweier Druckbogenexemplare des Entwurfs des Statuts der zu gründenden Steinhuder-Meer-Bahn-Aktiengesellschaft bitten wir zu der von sämmtlichen Betheiligten gewünschten gerichtlichen Verhandlung für die Feststellung des Gesellschaftsvertrages Termin, wenn möglich auf Donnerstag den 15. October d. J. Mittags 12 Uhr im Locale des Hotel Ritter in Wunstorf, für dessen Bereitstellung von hier aus Sorge getragen werden wird, anberaumen zu wollen.

[illegible]
Vorsitzender.

Das Amtsgericht protokollierte daraufhin am 14. Oktober 1895 im Hotel „Zum Ritter" in Wunstorf, daß die Steinhuder Meer-Bahn AG von 95 Aktionären mit einer Gesamt-Einlage von 1 568 000 M gegründet wurde.

Die um die Namen der Aktionäre gekürzte Handelsregister-Eintragung lautet:

Im hiesigen Handelsregister ist Blatt 150 heute eingetragen:

Steinhuder Meer-Bahn Aktiengesellschaft.

Der Gesellschaftsvertrag datirt vom 14. October 1896.

Unter der Firma Steinhuder Meer-Bahn wird eine Actiengesellschaft gebildet, welche ihren Sitz in Wunstorf hat und in ihrer Dauer unbeschränkt ist.

Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Wunstorf über Steinhude-Hagenburg-Rehburg und Stolzenau nach Uchte in Gemäßheit der von den zuständigen Königlich Preußischen und Fürstlich Schaumburg-Lippischen Behörden ausgestellten Genehmigungsurkunden und des durch die genehmigenden Behörden festgestellten Bauplans.

Die Bekanntmachungen der Gesellschaft gelten als gehörig erlassen, wenn sie einmal im Deutschen Reichsanzeiger, den Landes-Anzeigen des Fürstenthums Schaumburg-Lippe, in dem Stolzenauer Wochenblatt und in der zu Neustadt a. Rbge. erscheinenden Leine-Zeitung veröffentlicht sind. Sie erfolgen unter der Firma der Gesellschaft, welcher je nachdem die Bekanntmachungen von dem Aufsichtsrathe oder von dem Vorstande ausgehen, der Zusatz „der Aufsichtsrath" bezw. „der Vorstand" nebst Unterschrift des Vorsitzenden des Aufsichtsraths oder dessen Stellvertreters bezw. des Vorstandes hinzuzufügen ist.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1,456,000 Mk. bestehend aus 1456 Stück auf den Inhaber lautenden Actien, jede über 1000 Mk. Nach Genehmigung durch die Generalversammlung ist die Bilanz durch den Reichsanzeiger und zwar allein durch diesen bekannt zu machen.

Wird zwischen der Stadt und Bahnhof Wunstorf ein Straßenbahnbetrieb eingerichtet, so ist hierüber getrennte Rechnung zu führen und sind von dem Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben dieses Betriebes zunächst 25% an die Kasse der Stadtgemeinde Wunstorf abzuführen.

Innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 1. Oktober jeden Jahres findet regelmäßig in Bad Rehburg eine ordentliche Generalversammlung statt, welche vom Vorstande oder Aufsichtsrath zu berufen ist.

Außerdem kann der Aufsichtsrath oder der Vorstand jeder Zeit außerordentliche General-Versammlungen berufen. Er muß dies thun, wenn Actionäre, deren Antheile zusammen mindestens den 20. Theil des Grundkapitals darstellen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Angabe des Zwecks und der Gründe die Berufung beim Aufsichtsrathe oder Vorstande beantragen.

Die Berufung zu den Generalversammlungen muß drei Wochen vor dem anberaumten Termine, wobei der Tag der Einberufung und derjenige der Generalversammlung nicht mitzurechnen sind, unter Mittheilung der Tagesordnung öffentlich bekannt gemacht werden.

Die mit der Vertretung des Königlich Preußischen und des Fürstlich Schaumburg-Lippischen Fiskus betraute Behörde, sowie der Vertreter

der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Hofkammer sind zur ordentlichen General-Versammlung rechtzeitig schriftlich einzuladen und sind ihnen dabei die Betriebsrechnung und Bilanz nebst der Gewinn- und Verlustrechnung in Abschrift mitzutheilen.

Der Vorstand besteht je nach Bestimmung des Aufsichtsraths aus mindestens drei Personen und etwaigen Stellvertretern, welche von dem Aufsichtsrathe mit absoluter Stimmenmehrheit gewählt werden.

Schriftliche und mündliche Willenserklärungen des Vorstandes sind für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie beim Vorhandensein mehrerer Vorstandsmitglieder von zwei Vorstandsmitgliedern oder deren Stellvertretern abgegeben sind bezw. der Firma der Gesellschaft die eigenhändige Unterschrift von zwei Vorstandsmitgliedern oder deren Stellvertretern hinzugefügt ist.

Die Vorstandsmitglieder sind:

1. Fabrikant Friedrich Wilhelm Bretthauer in Steinhude,
2. Vorsteher und Vollmeier Hillmann in Leese,
3. Fabrikbesitzer Adolf Brosang in Wunstorf,

deren Stellvertreter:

zu 1. Bürgermeister Heidemannn in Steinhude,
„ 2. Vorsteher Wiggert in Winzlar,
„ 3. Vorsteher Meyer in Kl. Heidorn.

Die Mitglieder des Aufsichtsraths sind:

1. Hofkammer-Präsident Ernst von Frese in Bückeburg,
2. Geheimer Regirung'srath Gotthardt von Campe in Bückeburg,
3. Bürgermeister Haake in Hagenburg,
4. Bürgermeister Meßwarb in Stadt Rehburg,
5. Vorsteher und Kaufmann Möller in Bad Rehburg,
6. Vorsteher Scheele in Loccum,
7. Vorsteher Meyer in Nendorf,
8. Bürgermeister Thiermann in Uchte,
9. Kaufmann Jakob Lipmann in Stolzenau,
10. Landrath Dr. Heye in Stolzenau,
11. Landrath von Woyna in Neustadt a. Rbge.

In Gemäßheit des Art. 209h des Handelsgesetzbuchs bestellte Revisoren sind:

a. der Regirungsbaumeister a. D. O. Taaks

und

b. Dr. Rocke, Syndikus der Handelskammer, beide in Hannover.

Neustadt a. Rbge., 22. Mai 1897.

Königliches Amtsgericht I.

Am 9. Oktober 1896 genehmigte das Fürstentum Schaumburg-Lippe den Betrieb der durch sein Gebiet verlaufenden 14 Bahn-km für 75 Jahre.

1897 Der Preußische Staat sprach die Betriebsgenehmigung für die restlichen 38 Bahn-km am 10. März 1897 ohne Zeitbegrenzung aus.

Die Provinz Hannover hatte es als freiwillige Aufgabe übernommen, auf dem Gebiet des Kleinbahnwesens mitzuwirken. Damit betraute sie ihre „Bauinspektion", in deren Händen auch die Oberleitung des Bahnbaues lag.

Beginn des Bahnbaues: am 15. Mai 1897.

1898 Zur internen Eröffnungsfeier der ersten 21 km langen Teilstrecke Wunstorf — Bad Rehburg lud der Aufsichtsrat zum 20. Mai 1898 so ein:

Ew. beehren wir uns zur

Feier der Betriebs-Eröffnung

der Steinhuder Meer-Bahn

für den Personenverkehr auf der Strecke **Wunstorf-Rehburg** am

Freitag, den 20. Mai 1898

einzuladen.

Wir bitten von Ihrem Erscheinen auf der beiliegenden Postkarte gütigst bis **Montag, den 16. d. Mts.** Nachricht zu geben. Eine Legitimationskarte ist angeschlossen; das Programm für die Eröffnungsfeier findet sich umstehend abgedruckt.

Anzug: Frack und weiße Binde, eventuell schwarzer Rock.

Der Aufsichtsrath der Steinhuder Meer-Bahn.

von Woyna,

Landrath, stellvertretender Vorsitzender.

Aus dem Kreis der zur Eröffnungsfeier Erschienenen seien genannt: Der Oberpräsident der Provinz Hannover, Graf zu Stollberg-Wernigerode, der Präsident der Eisenbahndirektion Hannover, von Reitzenstein, der Landesbauinspektor Bockelberg, Hannover, der Regierungspräsident zu Hannover, von Brandenstein, der Vertreter des Schaumburg-Lippeschen Fürstenhauses, Oberforstmarschall Freiherr von Ulmenstein, Geheimer Regierungsrat von Campe, Oberforstmeister von Papen, der stellvertretende Landrat von Stadthagen, von Wersebe, der Landrat des Kreises Neustadt a. Rbge., von Woyna, der Landrat von Stolzenau, Dr. Heye, (Vorsitzender des Aufsichtsrates), die Fabrikanten Bretthauer, Steinhude, und Brosang, Wunstorf, (Vorsitzender des Vorstandes).

Ein Sonderzug mit schmucken dunkelolivgrünen Wagen, bespannt mit der bekränzten Lokomotive „Rehburg", fuhr um 14.00 Uhr nach Bad Rehburg. Jubel und Musik auf allen Haltestellen. Hochstimmung im Zuge. Kurz vor seinem Ziel aber hielt der plötzlich stark gebremste Zug ruckartig. Ein Achslager war heißgelaufen; der Wagen rauchte bedrohlich. Auch entgleiste bei der Notbremsung ein Wagen. Die aufgescheuchten Fahrgäste zweier Wagen mußten auf freier Strecke, also unter wesentlichen Erschwernissen in den Restteil des Zuges umsteigen. Das Durcheinander der Sonderfahrt war vollkommen.

Viele Reden und gute Wünsche begleiteten das Festessen in „Menke's Hotel" zu Bad Rehburg. Sie ließen die Betriebspanne bald vergessen. Kaum war das Mahl beendet, da erklang draußen das Posthorn. Von drei Vorreitern begleitet, fuhr die letzte, blumengeschmückte Postkutsche Wunstorf — Bad Rehburg am Hotel vorüber. Das an ihr angebrachte Abschiedsgedicht schloß mit den Worten:

. . . . . „Als Dank für meine Müh'
ein gut' Gedenken mir bewahrt.
Das ist mein letzter Wunsch
auf meiner letzten Fahrt".

Diesmal unfallfrei, kehrte der Sonderzug nach beschaulicher Fahrt mit fröhlichen Gästen gegen 20.00 Uhr nach Wunstorf zurück.



Steinhuder Meer-Bahn auf Wunstorf's Straßen



Personenwagen-Abteil

Offiziell eröffnet wurde der Bahnbetrieb am nächsten Tage, dem 21. Mai 1898. Die Presse war zugegen. Der Vorstand bat sie, diesen Artikel in die Zeitungen aufzunehmen:

Die Steinhuder Meer-Bahn.

Sonnabend, den 21. Mai 1898 findet die Eröffnung des Personenverkehrs auf der Steinhuder Meer-Bahn zunächst für die Strecke Wunstorf—Steinhude—Hagenburg—Rehburg statt. Die Bahn ist von der Aktiengesellschaft gleichen Namens, an welcher Se. Durchlaucht der Fürst von Schaumburg-Lippe, der Preußische Staat, der Schaumburg-Lippesche Staat, die Kreise Neustadt a. Rbge., Stadthagen und Stolzenau sowie die von ihr berührten Städte und ländlichen Ortschaften die Hauptbetheiligten sind, finanzirt und gebaut. Das ganze Project ist zu Stande gekommen und in eigener Regie ausgeführt, so recht im Sinne des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Seine Verwirklichung liefert den vollgültigen Beweis, daß eine intelligente Bevölkerung im Stande ist, das Bedürfniß des modernen Verkehrs auch ohne Inanspruchnahme des Unternehmerthums aus eigener Kraft zu befriedigen. Der Oberbau und das rollende Material sind in vorzüglicher Güte und stärkster Beschaffenheit hergerichtet. Der neue Schienenweg erfüllt den lang gehegten Wunsch der Einwohnerschaft nach einer besseren Verbindung zwischen dem Gebiet westlich des Steinhuder Meeres und den Orten Wunstorf—Hannover; außerdem erschließt er besonders auf der ersten jetzt zur Eröffnung kommenden Strecke einen Landstrich, der so eigenthümlich reizvoll in seiner landschaftlichen Schönheit ist, wie wohl wenige in ganz Nordwestdeutschland. Die Bahn beginnt in dem Winkel, wo auf der Westseite des Bahnhofs Wunstorf die Bremer und die Mindener Staatsbahnlinien von einander abzweigen; ihre spätere directe Einführung in den Staatsbahnhof Wunstorf ist bereits gesichert. Personenbahnhof und Bahnhofswirthschaft ist hier das altbewährte Hotel „Zum Ritter". Durch die freundliche breite Allee der Bahnhofstraße mit ihren hübschen Villen und Gärten führt sie uns am Seminar und der Corrigenden-Anstalt vorbei über die Brücken der vier verschiedenen Auen, mitten durch die alte Stadt Wunstorf (Haltestelle Rathskeller) hindurch, um uns mit ziemlicher Steigung hinter Klein-Heidorn (Haltestelle Hulke'sche Wirthschaft) zur Bückeburger Landesgrenze und zum ersten Ausblick auf den gewaltigen Wasserspiegel des 28 Quadratkilometer großen Steinhuder Meeres zu bringen. Bald wird das stattliche, im großen Bogen daliegende und daher zweimal von der Bahn berührte Schaumburg-Lippesche Dorf Groß-Heidorn (2 Haltestellen) mit seinen unter ehrwürdigen Eichen aufgebauten Bauernhöfen erreicht. Weitere 7 Minuten, und wir befinden uns auf dem schmucken eigenen Bahnhofe der Kleinbahn im Städtchen Steinhude, von wo man mit einigen hundert Schritten Weges bequem zum Meere selbst gelangen kann. Der Zug fährt uns, immer mit wunderbar schöner Aussicht auf das Meer und die in seiner Mitte belegene Feste Wilhelmstein, weiter an der im edelsten gothischen Stil erbauten Altenhagener Kirche vorbei nach der Stadt Hagenburg mit ihrem lieblich gelegenen Fürstlichen Schloß und Park, um uns kurz darauf in einen der schönsten Deutschen Eichenhochwälder zu bringen.

Dem Fürstlichen Domanium gehörig, ist das sog. Hagenburger Holz von Sr. Durchlaucht dem Fürsten auf das generöseste für die Durchführung der Bahn zur Verfügung gestellt. Beim Austritt aus demselben geht es an dem dichtbelaubten Atjeberg vorbei durch das breite vor dem herrlich gelegenen Bergkirchen ausgebreitete Wiesenthal und mitten durch die Ortschaften Schmalenbruch und Wiedenbrügge hindurch auf Winzlar zu, von wo nach einer Gesammtfahrt von 56 Minuten ab Wunstorf die Perle der Bahn, Bad Rehburg, erreicht wird. Seine Schönheiten im Einzelnen zu verrathen, dazu fehlt hier der Raum; auf der Steinhuder Meer-Bahn hinfahren und sehen, das wird in wenigen Tagen jeder Naturfreund dem andern zurufen.

Fünf Monate später — am 29. Oktober 1898 — wurde die zweite, 3 km lange Teilstrecke Bad Rehburg — Rehburg Stadt in Betrieb genommen.

Die Inbetriebnahme des dritten Streckenteils Rehburg Stadt — Stolzenau (16 km) folgte um 9. Dezember 1898.

1899

Am 1. April 1899 war der vierte Bauabschnitt von Stolzenau bis Nendorf (4 km) betriebsbereit.

Beendet wurde der Bau der insgesamt 47 km langen Schmalspurstrecke etwa ein Jahr nach Eröffnung der ersten Teilstrecke, am 1. April 1899, als der Betrieb auf die Reststrecke Nendorf—Uchte (3 km) ausgedehnt werden konnte.

Noch im gleichen Jahr — am 2. September 1899 — bereiste der Heidedichter Hermann Löns, damals 33 Jahre alt und Redakteur des Hannoverschen Anzeigers, die Steinhuder Meer-Bahn. Er berichtete in einem ganzseitigen Zeitungsartikel darüber, den er so begann:

> *„So schön Hannovers Umgebung auch ist, so viel Abwechslung sie auch bietet mit Laub- und Nadelwald, Haide und Klippen, Dünen und Bergen, eines fehlt ihr sehr: Das Wasser, die bewegliche, veränderliche Wasserfläche, die mit plätschernden*

Wogenschlag, Wellengeglitzer und herben Seegeruch Nerven und Sinnen so wohl thut. Das nächste große Wasser, das Steinhuder Meer, war uns nah und doch so fern, denn nur dem Radler war es leicht erreichbar, die anderen scheuten die Fahrt im Omnibus, oder die acht Kilometer Fußweg bis Steinhude, und so kam es, daß dieser prächtige See verhältnismäßig wenig besucht wurde. Aber jetzt, nachdem die Steinhuder Meer-Bahn dem Betrieb übergeben ist, hat es der Hannoveraner bequem. Am Schalter in Hannover gibt es Rückfahrkarten von Hannover bis Bad Rehburg oder bis Steinhude oder Hagenburg, das Meer mit seiner herrlichen Umgebung, das reizende Bad Rehburg, sie sind erschlossen für den Großstädter".



Das Steinhuder Meer

1. Geschäftsjahr (vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899):
(nur Strecke Wunstorf — Bad Rehburg ganzjährig betrieben)
165 000 Fahrgäste; 8 000 Gütertonnen. 2 000 M Bilanzgewinn.

2. Geschäftsjahr (1899/1900):
(ganzjähriger Vollbetrieb)
192 000 Fahrgäste; 23 000 Gütertonnen. 26 000 M Bilanzverlust.

1901 Die Baukosten der Bahn waren 700 000 M höher als veranschlagt. Der Mehraufwand wurde durch einen Bankkredit vorfinanziert. Vornehmlich wegen der hohen Bankzinsen schloß das 2. Geschäftsjahr mit einem Bilanzverlust ab. Das Königreich Preußen und die Provinz Hannover gewährten der Gesellschaft als Hilfsmaßnahme zur Ablösung der Bankschuld ein niedrig verzinsliches, langfristiges Darlehen von je 396 250 M.

1905 Von 1898 bis 1905 teufte das 1896 als „Kalibohrgesellschaft Wunstorf" gegründete, 1897 in die Gewerkschaft „Mattisa" und 1902 in die „Aktiengesellschaft Alkaliwerke" überführte Kaliwerk „Sigmundshall" — ab 1922 „Kaliwerke Westeregeln AG", ab 1937 „Salzdetfurth AG", ab 1970 „Kali und Salz AG" — seinen in Mesmerode gelegenen Schacht ab. Daran anschließend eröffnete das Werk die Kalifabrik. Zwischenzeitlich hatte das Kaliwerk bei der Steinhuder Meer-Bahn den Bau eines 6,5 km langen, dreischienigen Gleisanschlusses Wunstorf—Bokeloh—Mesmerode beantragt, auf dem die Kalitransporte in Regelspurwagen zum Staatsbahnhof Wunstorf und in Schmalspurwagen zur Weserumschlagstelle auf Bahnhof Stolzenau befördert werden sollten. Die Steinhuder Meer-Bahn AG ging über den Antrag hinaus. Der als Gleisanschluß beantragte Schienenweg wurde am 13. November 1905 als öffentliche Teilstrecke der Steinhuder Meer-Bahn in Betrieb genommen.

Jetzt umfaßte das Streckennetz 53,54 Betriebs-km. Das Aktienkapital wurde um die mit rd. 400 000 M veranschlagten Baukosten dieser Teilstrecke auf 1 968 000 M erhöht. Die neuen Aktien übernahm das Kaliwerk.



Kaliwerk Sigmundshall



Ausflugsverkehr auf Bahnhof Steinhude

Der Fahrzeugbestand mußte der neuen Verkehrslage angepaßt werden. Er betrug: 10 Dampflokomotiven, 20 Personenwagen, 5 Post- und Gepäckwagen, 83 Güterwagen und 5 Sonderwagen.

1906

8. Geschäftsjahr (1905/06):

(jetzt Schmal- und Regelspur)

226 000 Fahrgäste; 82 000 Gütertonnen. 47 000 M Bilanzgewinn.

Nach Inbetriebnahme der Teilstrecke Wunstorf—Mesmerode nahm der Güterverkehr um mehr als das Dreifache zu.

Zu der Zeit — also innerhalb von acht Jahren — war die jährliche Fahrgastzahl auf etwa eine Viertelmillion angewachsen. Ihnen konnte der 400 m lange Fußweg zwischen den Staatsbahn- und den Meerbahnzügen in Wunstorf nicht mehr zugemutet werden. Die Personenzuggleise der Steinhuder Meer-Bahn mußten auf besonderem Bahnkörper in den Staatsbahnhof eingeführt werden.

Die in Wunstorf auf Straßengelände verlegten Bahngleise wurden am 23. Januar 1906 stillgelegt und später abgebaut.

1909 - 12

Die Baukosten und der Geländeerwerb der Teilstrecke Wunstorf—Mesmerode waren höher als veranschlagt. Das erforderte weitere Einlagen des Kaliwerks, und zwar 1909 = 38 000 M, 1910 = 30 000 M, 1911 = 7 000 M und 1912 = 3 000 M. Danach betrug das Aktienkapital der Steinhuder Meer-Bahn AG 2 046 000 M.

1913

16. Geschäftsjahr (1913/14):

442 000 Fahrgäste; 170 000 Gütertonnen. 71 000 M Bilanzgewinn.

In der Höhe lagen in etwa auch vorher die jährlichen durchschnittlichen Beförderungsziffern.

Während des Weltkrieges 1914/18 und in den ersten Jahren danach waren die Beförderungsleistungen gut.



Abzweigung der Schmalspur aus dem dreischienigen Gleis im Bahnhof Wunstorf Stadt



Bahnhof Wunstorf-West: »Schmalspurfahrzeuge«

Die Orte Leese, Stolzenau und Uchte hatten um die Jahrhundertwende durch die Steinhuder Meer-Bahn ihre erste Eisenbahn erhalten. Mit dem Bau der Staatseisenbahn Nienburg—Uchte—Rahden (1910) sowie den Reichsbahnstrecken Nienburg—Leese-Stolzenau—Minden (1. Mai 1920) und Leese-Stolzenau—Loccum—Stadthagen (2. September 1921) kamen vollspurige, wesentlichen Verkehr von der Schmalspur abziehende Eisenbahnanschlüsse hinzu.

1920 - 22

24. Geschäftsjahr (1921/22):

442 000 Fahrgäste; 112 000 Gütertonnen. 690 000 M Bilanzgewinn.

Durch die Kriegsverhältnisse und später durch die immer mehr schwindende Kaufkraft der Mark entstand ein ungewöhnlich hoher Nachholbedarf an den Anlagegütern. Sein Abbau erforderte durchgreifende Rationalisierungen. Dazu fehlten die Fachkräfte.

1923

Um hier gemeinsam für mehrere unter gleichen Schwierigkeiten leidende Bahnen Abhilfe zu schaffen, richtete die Provinzialverwaltung Hannover Anfang 1923 das Landeskleinbahnamt (später Landeseisenbahnamt) ein. Es stand bereit für die wirtschaftliche und technische Betriebsführung, für die Oberste Betriebsleitung und für eine gemeinschaftliche Verkehrskontrolle. Dem schloß sich die Steinhuder Meer-Bahn am 1. November 1923 an. Als das Amt aufgelöst wurde, übertrug die Bahn-Gesellschaft diesen Aufgabenbereich ab 1. Oktober 1959 auf die Osthannoversche Eisenbahnen AG in Celle.

1924

Anfang der zwanziger Jahre zehrte die Inflation den Bestand des Erneuerungstocks für Oberbau und Fahrzeuge (630 000 M) auf.

In der zum 1. Juli 1924 aufgestellten, in der Jahreshauptversammlung vom 22. Dezember 1924 genehmigten Goldmark-Eröffnungsbilanz, konnte das Aktienkapital von 2 046 000 M nur noch mit der Hälfte = 1 023 000 RM ausgewiesen werden.

Der Lauf des Geschäftsjahres sollte gemäß Beschluß der gleichen Versammlung ab 1. Januar 1925 das Kalenderjahr sein.

1925 - 29

Angesichts der immer erkennbarer werdenden technischen und wirtschaftlichen Nachteile der Schmalspurstrecke stellte das Landeseisenbahnamt 1925 ein Projekt für den Umbau in Regelspur auf. Finanzierungsschwierigkeiten verhinderten die Realisierung.

Nach der Währungsumstellung entwickelten sich die Verkehrsleistungen zufriedenstellend. Gewinne konnten aber bei den stark gewachsenen Aufwendungen für die Gleisanlagen und Fahrzeuge nicht erwirtschaftet werden.

1930 - 32

31. Geschäftsjahr (1928):

554 000 Fahrgäste; 177 000 Gütertonnen. Kein Bilanzverlust.

Die Wirtschaftskrise ab 1930 verschlechterte die Erfolgsrechnung der Bahn nachhaltig. Industriebetriebe im Raume von Leese-Stolzenau wurden stillgelegt.

Das Kaliwerk Sigmundshall, das bis dahin beträchtliche Kalimengen nach Stolzenau zum Umschlag auf Weserschiffe verfrachtet hatte, kürzte seine Transportmengen laufend.

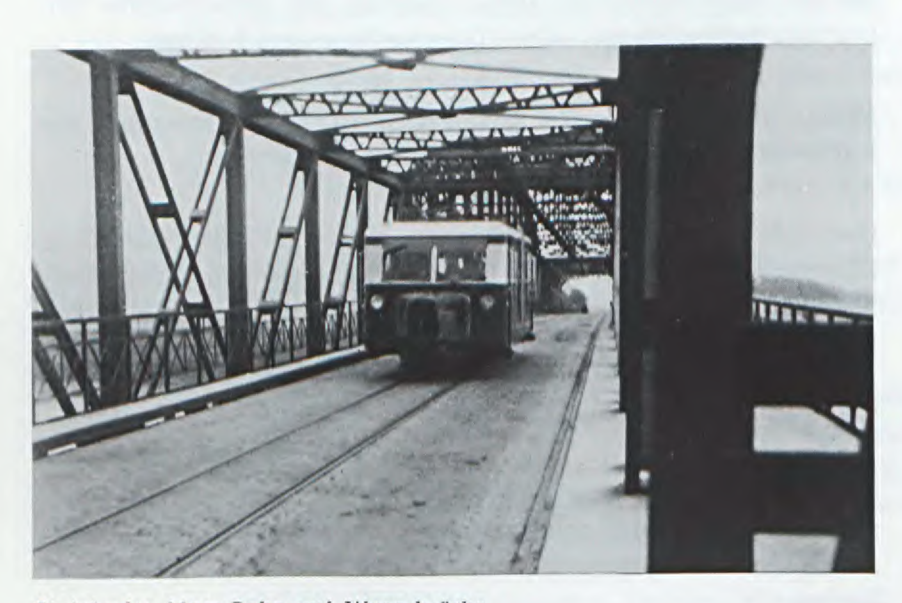
Immer größer werdende Absatzschwierigkeiten zwangen das Kaliwerk die Förderung ab 1932 ganz einzustellen.

Der nicht mehr lohnende Schienenpersonenverkehr Wunstorf—Mesmerode wurde 1932 auf die Straße verlagert. Im gleichen Jahr richtete die Bahn Komlinien nach Kolenfeld (6 km), Luthe (3 km) und in der Stadt Wunstorf (2 km) ein. Nach etwa zweijähriger Betriebszeit mußten alle Komlinien wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt werden.

Im Zuge der damaligen „Kreisreform" wurde der Landkreis Stolzenau dem Landkreis Nienburg angegliedert. Damit wechselten auch die Steinhuder Meer-Bahn-Aktien des Kreises ihren Besitzer.



Die Weser bei Stolzenau



Steinhuder Meer-Bahn auf Weserbrücke

34. Geschäftsjahr (1931):

343 000 Fahrgäste; 94 000 Gütertonnen. 16 000 RM Bilanzverlust.

Infolge weiterer Wertminderung der Bahnanlagen, vornehmlich der unzulänglich instandgehaltenen Gleisanlagen, beschloß die Jahreshauptversammlung vom 19. September 1931, das Aktienkapital um 40 % auf 409 200 RM oder 200 RM je Aktie herabzusetzen.

Der besseren Zahlungsbereitschaft wegen wurden neue Aktien im Gesamtwert von 64 000 RM ausgegeben. Stand des Aktienkapitals: 473 200 RM.

1933 - 35

Die Überlagerung des östlichen Verkehrsraumes der Steinhuder Meer-Bahn durch die drei zwischenzeitlich gebauten Regelspurstrecken, besonders aber der völlige Ausfall der Kalitransporte und der allgemeine wirtschaftliche Niedergang zehrten an dem Lebensnerv des Unternehmens. Im 36. Geschäftsjahr 1933 sanken die Leistungen auf 332 000 Fahrgäste und 29 000 Gütertonnen. Betriebseinnahmen: 227 000 RM, Betriebsverlust: 62 000 RM, Bilanzverlust: 135 000 RM. Grundlegende Sparmaßnahmen wurden unumgänglich.

Angesichts dessen beschloß die Jahreshauptversammlung vom 4. Juni 1935, noch im gleichen Jahr den unwirtschaftlichsten Streckenteil Rehburg Stadt—Uchte (28 km) abzubrechen und mit dem Abbrucherlös die verbleibenden Bahnanlagen instandzusetzen.

Von der Waggonfabrik Wismar wurde ein Leicht-Triebwagen beschafft und damit der Ersatz der betrieblich weit überteuerten Dampflokomotiven eingeleitet.

Um die bisherige, zu kostspielige manuelle Güterumladung von Regel- in Schmalspurwagen einzusparen, sollten altbrauchbare Rollfahrzeuge angekauft und Gleisvorrichtungen erstellt werden, die es ermöglichten, Regelspurwagen, analog dem heutigen Containersystem, auf Schmalspurgleisen zu befördern.



Leicht-Triebwagen



Verwaltungsgebäude Wunstorf



Schließlich beschloß die Hauptversammlung, als Vorstufe für die Verlagerung des Schienenpersonenverkehrs auf die Straße, zwischen Rehburg Stadt und Stolzenau eine Komlinie zu betreiben.

Abgebrochen wurden die Teilstrecken:

Uchte—Stolzenau ab 12. August 1935,
Stolzenau—Rehburg Stadt ab 16. September 1935.

Die Komlinie Stolzenau—Rehburg Stadt nahm ihren Betrieb am 16. September 1935 auf.

1936 - 38

Ab 12. Oktober 1936 konnten auf der Schmalspurstrecke Rollwagen eingesetzt werden, die später durch wirtschaftlichere Rollböcke ersetzt wurden.

Der Wirtschaftskrise folgte der allgemeine Wirtschaftsaufschwung. Dieser und die zwischenzeitlich wirksam gewordenen Sparmaßnahmen besserten die Erfolgsrechnung.

41. Geschäftsjahr (1938):

306 000 Fahrgäste; 34 000 Gütertonnen. Kein Bilanzverlust.

Nach Abbruch der Teilstrecke Uchte—Rehburg Stadt bewertete das Landeseisenbahnamt die Anlagegüter neu. Aufgrund dieser, in einem Gutachten zusammengefaßten Bewertungsunterlagen beschloß die Jahreshauptversammlung vom 20. Dezember 1938, das Aktienkapital von 473 200 RM ab 1. Januar 1938 um die Hälfte auf 236 600 RM herabzusetzen.

In derselben Versammlung wurde die Aktiengesellschaft in die Rechtsform einer GmbH umgewandelt, deren Gesellschafter die bisherigen Aktionäre sind.

1940 Der Preußische Staat und die Provinz Hannover genehmigten am 1. März 1940 die von der Gesellschaft aus Liquiditätsgründen beantragte Umwandlung ihrer Restdarlehen von zusammen 110 000 RM in Grundkapital, das dadurch auf 346 600 RM angehoben wurde.

1941 - 48 Während des zweiten Weltkrieges und anschließend daran — der Betrieb ruhte vom 7. April bis 30. Juni 1945 — stiegen die Leistungen der Bahn, besonders im Personenverkehr — Versorgungsfahrten — stark an. 1944 wurden 894 000, 1947 sogar 1 100 000 Fahrgäste befördert.

Der in diesen Jahren nahezu gänzliche Ausfall von Ersatzstoffen ließ einen ungewöhnlich hohen Verschleiß der Bahnanlagen, insbesondere der Gleise und Fahrzeuge aufkommen.

In der DM-Eröffnungsbilanz vom 21. Juni 1948 konnte das Grundkapital von 346 600 RM zwar voll auf DM umgestellt werden, die Geldmittel schrumpften dagegen von 1,7 Mio RM auf 110 000 DM zusammen. Das erschwerte die nach 1948 notwendige Wiederaufbauarbeit außerordentlich.

Zunächst mußte die Regelspurstrecke Wunstorf—Mesmerode gründlich überholt werden. Sie war seit 1931 kaum benutzt und kaum unterhalten worden. Die dritte, für Schmalspurtransporte nicht mehr benötigte Schiene wurde entfernt.

1949 Durch die Zonengrenzziehung nach Kriegsende fielen die Mitteldeutsche Kaliwerke für die Belieferung der Bundesrepublik aus. Das Kaliwerk „Sigmundshall" nahm daher in 1948 die Förderung erneut auf. Sein kontinuierlich zunehmender, in 1972 auf 160 000 t angewachsener Kaliversand bildet auch jetzt wieder das wirtschaftliche Rückgrat des Schienenverkehrs. Darüber hinaus trägt das Werk seit 1959 zur Instandhaltung der Strecke Wunstorf—Mesmerode laufend finanziell bei.

1950 Dem durch das Umsteigen in Wunstorf erschwerten Schienenweg Steinhude—Hannover wurden durch den Individualverkehr,



Güterabfertigung



Kali-Zug

aber auch durch private Omnibusfahrten immer fühlbarer Fahrgäste entzogen. Um dem zu begegnen, richtete die Steinhuder Meer-Bahn gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn ab 29. April 1950 planmäßige Omnibusfahrten nach Hannover ein. Anfangs stellte die Deutsche Bundesbahn allein die Omnibusse; später folgte ein paritätischer Leistungsaustausch mit Fahrzeugen beider Bahnen.

1956 Durch den Kaliversand und durch den immer mehr auf Omnibusse verlagerten Personenverkehr gelang es, die Erfolgsrechnung auszugleichen.

1960 *59. Geschäftsjahr (1956):*

1 041 000 Fahrgäste; 164 000 Gütertonnen. 65 000 DM Bilanzgewinn.

Als drei Triebwagen und vier Diesellokomotiven beschafft worden waren, konnte die 1935 begonnene Ablösung der Dampflokomotiven abgeschlossen werden.

Der seiner Struktur nach unzulängliche Schmalspurbetrieb brachte trotz Vollverdieselung und nur hinhaltender Gleisinstandsetzung permanent größere Verluste.

Die Gleislage in der Ortsdurchfahrt Klein Heidorn war bei dem ständig wachsenden Kraftverkehr nicht mehr tragbar. Eine dem Rechnung tragende Gleisumspurung Wunstorf—Steinhude wurde 1951 vom Landeseisenbahnamt projektiert und die Planfeststellung eingeleitet. Die Umspurung scheiterte an einer geringen Restfinanzierung.

Weitere Umspurungs-Gutachten folgten, und zwar von der Osthannoversche Eisenbahnen AG als derzeitigem Betriebsführer der Steinhuder Meer-Bahn und von Dr. Ing. Hoffmann, Braunschweig. Immer war das Fazit: „Die Schmalspur ist überholt. Für die wünschenswerte, Millionen kostende Umspurung fehlen ausreichende Mittel und jegliche Rendite".

Weil die Gesellschaft sich nicht auflösen wollte — auch das war erwogen worden —, sondern anstrebte, zur verkehrlichen Versorgung ihres Einzugsgebietes weiterzubestehen, blieb ihr nur



Betriebshof Wunstorf



Stadtverkehr Wunstorf

die planungsgemäß mögliche Selbsthilfe. Ohne zu große Härten für ihre Bediensteten und für ihre Verkehrskunden mußten die Verlustzweige beseitigt werden.

Moderne bequeme Fahrzeuge, kürzere Fahrzeiten sowie möglichst nahe Lage der Haltestellen zu den Verkehrsquellen und -zielen sollten Fahrgäste werben. Dem entsprach die Schmalspur mit ihren alten Fahrzeugen in keiner Weise. Sie mußte im Rahmen des Finanzierungsplanes allmählich durch Omnibusse ersetzt werden. Dabei war die möglichst lange Weiterbeschäftigung der Eisenbahner anzustreben, die für eine Umschulung auf den Kraftverkehr zu alt, für die Pensionierung aber noch nicht alt genug waren.

Bei diesen Leitsätzen war es folgerichtig, daß die Betriebsführung die auf der Gesellschafterversammlung vom 19. Februar 1959 beschlossene Umstellung des gesamten Personenverkehrs auf Omnibusse, auf mehrere Jahre verteilt, durchführte. In der zweiten Jahreshälfte 1963, als sieben Omnibusse bereitstanden, näherte sich die Verlagerung der Personenbeförderung auf die Straße ihrem Abschluß.

1963 Mit Beginn des Winterfahrplans im September 1963 hätte der gesamte Schienenpersonenverkehr stillgelegt werden können.

Jedoch wurden in der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 23. September 1963 Bedenken dagegen laut. Es kam zu einem Kompromiß. Neben den für das Verkehrsangebot ausreichenden Omnibusfahrten sollten auf der Schmalspurstrecke für einige Monate zwei Personenzüge weiterverkehren. Erst die außerordentliche Gesellschafterversammlung vom 10. Januar 1964 entschied, den Schmalspur-Personenverkehr ab 18. gleichen Monats stillzulegen.

1964 *67. Geschäftsjahr (1964):*

711 000 Fahrgäste im Kraftverkehr und nur noch 4 000 auf der Schiene; 110 000 Gütertonnen. 148 000 DM Bilanzverlust.

Als im Dezember 1962 der „Verband Großraum Hannover" gegründet wurde, seine Zukunftsplanungen aber noch nicht bekannt waren, lag es nahe, den von der Personenbeförderung entlösten, für Gütertransporte noch intakten Schienenweg möglichst solange bestehen zu lassen, bis das Schicksal der Steinhuder Meer-Bahn im Zeichen der Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des Großraums Hannover besser übersehen werden konnte.

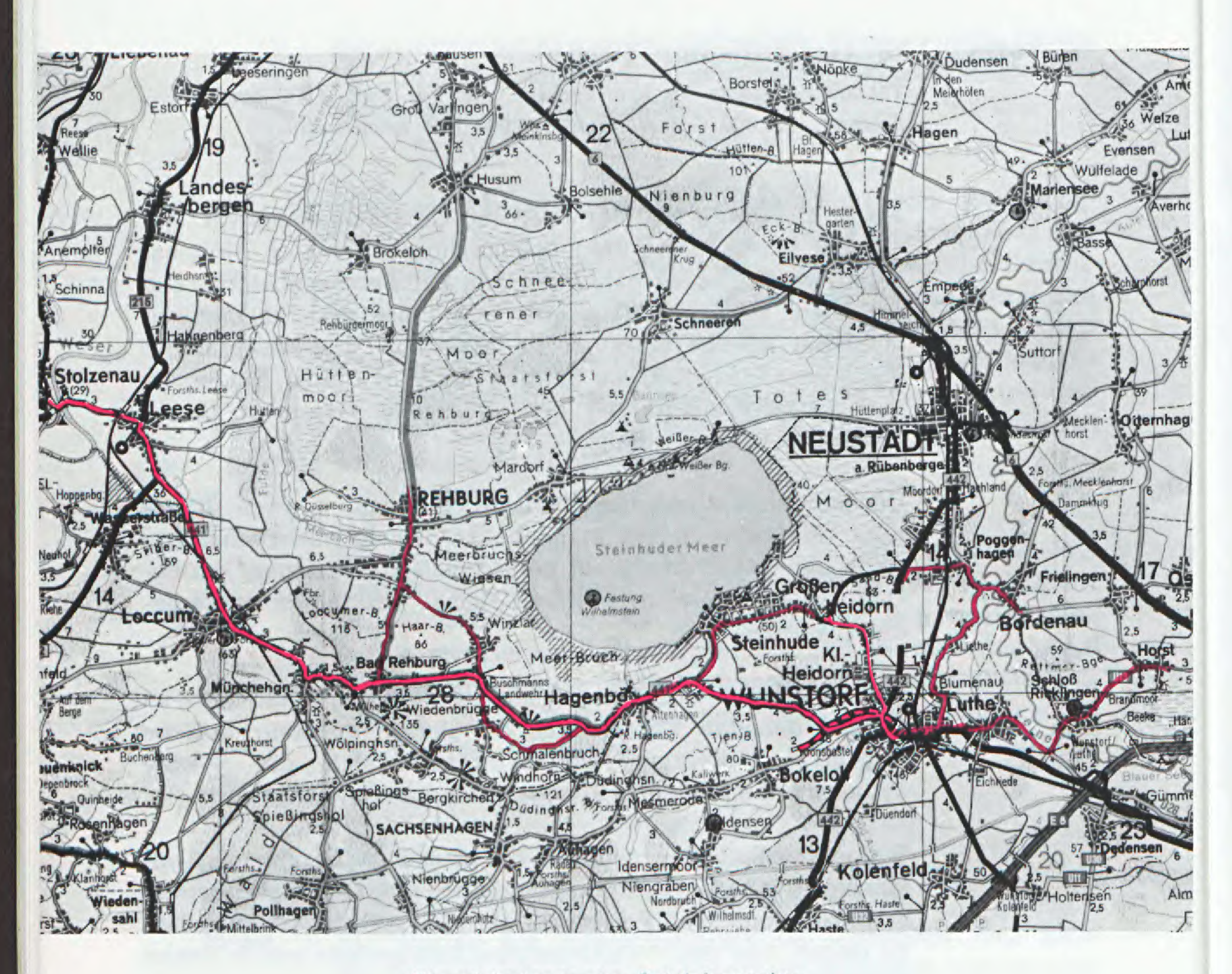
Die außerordentliche Gesellschafterversammlung vom 10. Januar 1964 teilte diesen Standpunkt. Obwohl unwirtschaftlich, sollte der Güterverkehr auf der Schmalspurstrecke bei geringstem Aufwand bis auf weiteres einmal werktäglich weiterbedient werden.

Der Oberbau zwischen Steinhude und Rehburg Stadt sollte so instand gehalten werden, daß der Personenverkehr auf die Schiene zurückverlegt werden könnte, falls die Strecke Wunstorf—Steinhude in Regelspur umgebaut werden sollte.

Einige Gesellschafter regten an, die landschaftlich reizvolle Teilstrecke Steinhude—Rehburg Stadt durch eine Interessengemeinschaft an Sonn- und Feiertagen als „Touristenbahn" betreiben zu lassen. Aus den verschiedensten Erwägungen wurde dieses Problem nicht weiter verfolgt.

1969 Nach jahrelangen schwierigen Verhandlungen erwarb die Steinhuder Meer-Bahn am 13. Oktober 1969 den gesamten, bis dahin von einer Privatfirma in der Stadt Wunstorf betriebenen Kraftverkehr.

1970 Am 16. März 1970 wurde der öffentliche Personen-Nahverkehr der Steinhuder Meer-Bahn in den Tarif- und Verkehrsverbund „Großraum Hannover" einbezogen.



Übersichtskarte der Betriebszweige

Schienengüterverkehr:

Wunstorf — Mesmerode		*(7 km)*

Kornlinien:

Wunstorf — Steinhude — Rehburg — Stolzenau	*(48 km)*
Wunstorf — Blumenau — Schloß Ricklingen — Horst	*(19 km)*
Wunstorf — Poggenhagen — (Fliegerhorst)	*(16 km)*
Wunstorf Stadtverkehr	*(8 km)*

Immer deutlicher stellte sich heraus, daß weder für die Grundinstandsetzung der Schmalspur noch für den regelspurigen Gleisumbau zwischen Wunstorf und Steinhude Mittel zu erhalten sind. Der Zustand der Gleisanlagen und der der Schienenfahrzeuge näherte sich bedenklich dem Zeitpunkt, über den hinaus sie ohne wesentlichen Instandsetzungsaufwand nicht mehr betriebssicher sind. Der Ort Klein Heidorn und mit ihm die Kreisverwaltung in Neustadt a. Rbge. drängten unter Prozeßandrohung auf unverzügliche Entfernung der Gleise aus ihrer Ortsdurchfahrt.

Bald sechseinhalb Jahre hatte der schmalspurige Güterverkehr die Personenbeförderung auf der Schiene überdauert. In einer so langen Auslauffrist war den Bahnkunden hinreichend Gelegenheit gegeben, sich verkehrlich umzuorientieren. Schwebende Personalfragen in der Betriebsumstellung konnten bereinigt werden. Die Gesellschaftsversammlung vom 22. Mai 1970 beschloß daher, den Schmalspurgüterverkehr ab 1. August 1970 stillzulegen und die Schmalspurgleise abzubauen.

Es wurde ein Abschied in kleinem Rahmen und ohne Zeremoniell. Ein Dutzend Betriebsbedienstete und ein paar Eisenbahnfreunde begleiteten am 18. August 1970 den letzten Zug zwischen Wunstorf und Rehburg Stadt.

Bereits ab 1. Oktober 1967 bediente die Steinhuder Meer-Bahn den Stückgutflächenverkehr auf der Strecke zwischen Steinhude und Rehburg. Ab 18. August 1970 gelang es im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesbahn, diese Tätigkeit auf den Raum Wunstorf—Rehburg und dessen Nachbargebiet auszuweiten. Dadurch haben die Verkehrskunden der Steinhuder Meer-Bahn außer für den Wagenladungsverkehr zumindest gleichwertigen, variablen und nicht teuren Ersatz für die Schmalspurschiene erhalten.

1972 Der Verband Großraum Hannover kaufte die Geschäftsanteile des Landes Niedersachsen und anderer Gesellschafter auf; das sind 57,73 % des Stammkapitals der Steinhuder Meer-Bahn GmbH.

Wertmesser eines Verkehrsunternehmens für sein Einzugsgebiet und für seine Zukunftsaussichten ist vornehmlich die Entwicklung seiner Leistungen. Im ersten voll betriebenen Geschäftsjahr (1899/1900) benutzten 192 000 Fahrgäste die Schmalspurstrecke der Steinhuder Meer-Bahn; 23 000 Gütertonnen wurden ihr zum Transport angeboten. Als die Regelspurstrecke im 8. Geschäftsjahr (1905/06) hinzukam, waren es 226 000 Fahrgäste und 82 000 Gütertonnen. Im 74. Geschäftsjahr (1972) lagen die Beförderungsziffern bei 1 500 000 Fahrgästen und 187 000 Gütertonnen.

Durch stete Anpassung an die jeweiligen Verkehrserfordernisse erreichte die Steinhuder Meer-Bahn eine gute Leistungsbasis. Möge ihr diese erhalten bleiben, damit ihr Fortbestand weiterhin gesichert bleibt.

STEINHUDER MEER-BAHN GMBH

Der Geschäftsführer

Oberkreisdirektor i. R.

Der Betriebsführer
Osthannoversche Eisenbahnen AG

Der Betriebsleiter



Hans Wolfgang Rogl

Die Nordsee-Inselbahnen

Die Nordsee-Inselbahnen

alba

Hans Wolfgang Rogl

Die Nordsee-Inselbahnen

alba

Titelbild: Am Anleger wird das Gepäck vom Schiff in Container umgeladen. Wangerooge, Oktober 1979

Erschienen April 1980
Herstellung Knipping Druckerei GmbH, Düsseldorf
Einbandgestaltung Harry Rabbel, Haan
Layout Karlheinz Hartung, Düsseldorf
ISBN 3–87094–530–3

Inhalt

Vorwort

Bis in die achtziger Jahre hinein sind die Ostfriesischen Inseln ein letztes Kleinbahnidyll geblieben. Fünf der sieben Inseln im Wattenmeer haben noch eine im Kursbuch verzeichnete Inselbahn, wovon die Borkumer allerdings nur den Personenverkehr auf der Schiene versieht. In Baltrum gibt es eine kleine 600-mm-Güterbahn, und Norderney hat, wenn schon keine Bahn mehr, so doch wenigstens einen DB-Bahnhof. Die Spurweite der Inselbahnen ist 1 000 mm (Borkum 900 mm). Ihre Streckenlänge beträgt zwischen drei und sieben Kilometer. Mit Ausnahme der Inselbahn Wangerooge, die der Bundesbahn gehört, sind alle Privatbahnen. Jede Inselbahn hat ihren besonderen und unverwechselbar mit ihr verbundenen Fahrzeugpark, überwiegend von stillgelegten Schmalspurbahnen übernommen. In Niedersachsen, vor dessen Küste die Ostfriesischen Inseln liegen, gibt es aus der Kleinbahnzeit auf dem Festland keine einzige Schmalspurstrecke mehr, abgesehen von dem lebendigen Museumsbetrieb in Bruchhausen-Vilsen auf der ehemaligen Strecke der Hoya-Syke-Asendorfer Bahn. Dennoch ist Niedersachsen durch die Inselbahnen immer noch das Bundesland mit den meisten Schmalspurbahnen geblieben. Dem Badegast vermitteln die Inselbahnen mit ihrem gemütlichen Tempo von 20 bis 25 km/h erste Impressionen einer heilen Inselwelt. Zumal auf jenen Inseln, die für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt sind, – Juist, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge – die liebenswerten Bähnchen so recht zum geruhsamen Urlaub passen. Nicht alle Inseln sind tidefrei zu erreichen. Ebbe und Flut wechseln täglich und machen einen besonderen Tidefahrplan erforderlich. Die Fährschiffe können nur bei entsprechend hohem Wasserstand ohne Grundberührung durchs Wattenmeer fahren.

Doch auch die Inselbahnen sind nicht mehr zukunftsorientiert. Innerhalb der nächsten Jahre schon drohen Stillegungen durch den Bau von neuen ortsnahen Inselhäfen. Auf das nächste Jahrtausend fixiert ist zur Zeit nur die Langeooger Inselbahn. Aber noch liegen die Gleise jenseits des Wattenmeeres und laden zu Inselferien ein.

Dieses Buch soll in erster Linie einen Überblick über die Inselbahnen heute liefern. Aber auch die Vergangenheit wird nicht außer acht gelassen. Die Inselbahnen auf den Nordfriesischen Inseln Sylt und Amrum, lange schon stillgelegt, werden daher mit vorgestellt. Untrennbar verbunden mit allen Bahnen sind die Fährverbindungen zum Festland, weshalb das Kapitel Reedereien Berücksichtigung findet. Die Anschlußbahnen zu den Umsteigebahnhöfen an der Küste sollen ebenfalls nicht vergessen sein. Soweit das möglich war, wurden die neuesten Zahlen der Insel- und Bahnstatistik genannt. Bei der Schreibweise der Orte wurde durchweg jeweils die heutige Namensform verwendet. Ein besonderer Dank des Verfassers gilt den Reedereien und Inselbahnen sowie zahlreichen privaten Archiven für die Überlassung von Unterlagen in Wort und Bild.

Letter, im Januar 1980

Vom Wattwagen zur Inselbahn

Die vor der norddeutschen Küste gelagerte Inselwelt hat nicht immer ihr heutiges Aussehen gehabt. Zu allen Zeiten entriss die Nordsee weite Küstenstriche dem Festland, zerstörte Inseln und baute andere neu auf. Dieser Vorgang ist trotz moderner Küstenschutzmaßnahmen nicht beendet. Wer, insbesondere im Frühjahr und im Herbst, auf einer der Inseln das Schauspiel einer Sturmflut miterlebt, wenn die Wellenberge immer höher werden, die See nur noch weiße Schaumkronen zeigt und der steife Wind am Strand oder auf dem Deich das Vorankommen für den Binnenländer fast unmöglich macht, der ahnt etwas von dem, was die Natur in Jahrhunderten an der Küste bewirkt hat. Überliefert sind aus alter Zeit die großen Fluten, die tausenden von Menschen das Leben kosteten und ganze Landstriche veränderten. So berichten die Chronisten von der Julianenflut am 17. Februar 1164, bei der zwischen Rhein- und Elbemündung 20000 Menschen ertranken. Die erste Marcellusflut vom 16. Januar 1219 wird mit 36000 Toten, die Luciaflut vom 14. Dezember 1287 mit 50000 Opfern aufgeführt. Am schlimmsten aber war am 16. Januar 1362 die zweite Marcellusflut, die vor allem in Ost- und Nordfriesland um die 100000 Menschen verschlang. Außerdem brachte diese Flut den ersten Einbruch zum heutigen Dollart und erweiterte den bereits vorher bestehenden Jadebereich. Die Liste läßt sich fortsetzen. Selbst am Weihnachtsfest, wie etwa dem 25. Dezember 1717, verschonte die See die Menschen nicht. Damals kamen 10000 Küsten- und Inselbewohner um.

In neuerer Zeit waren große Fluten die Hollandflut vom 1. Februar 1953, die Sturmflut vom 16. Februar 1962 und mehrere schwere Fluten im Herbst 1973. Mittelschwere Schäden sind praktisch in jedem Jahr zu erwarten.

Der Binnenländer, der am Strand wandert und sich am Wellenschlag erfreut, mag es kaum ermessen, welche gewaltigen Kräfte eine Sturmflut freisetzt. Bei einer Flut von bis zu 2,5 Meter über mittlerem Hochwasser üben die Wassermassen je Quadratmeter einen Druck von rund zweieinhalb Tonnen aus. Die nacheinander folgenden Wellen einer Sturmbrandung sind in der Lage, selbst moderne Uferbefestigungen nachhaltig anzugreifen. Da in den früheren Jahrhunderten mangels technischer Möglichkeiten ein wirksamer Schutz für das Küstenland durch sturmfeste Deiche nicht geschaffen werden konnte, sind die Folgen der Naturkatastrophen verständlich. Jede Inselchronik kennt diese traurigen Abschnitte. Theodor Storm hinterließ mit seiner Novelle vom „Schimmelreiter" ein eindrucksvolles literarisches Werk über den oft aussichtslosen Kampf gegen die Naturgewalten.

Der Wind bestimmt Stärke und Richtung der Brandung. Selbst bei völliger Windstille herrscht Dünung. Sogar der Mond hat Einflüsse auf die Flut. Bei Voll- oder Neumond kann es zu Springfluten kommen. Dann sind Stranddünen und Deiche besonders gefährdet. Findet die See erst einmal einen Ansatzpunkt, und sei es in der Tat ein im Deich kaum sichtbares Mauseloch, wird daraus im Nu ein tiefer Einbruch. Die ständige Beobachtung durch den Küstenschutz ist daher oberstes Gebot. Und was sich hinter einem schützenden Deich in die Höhe reckt, ist dem tosenden Sturm ausgesetzt. Deshalb waren die Friesenhäuser auf den Inseln ursprünglich winzige Hütten mit noch kleineren Fenstern, deshalb gab es dort kaum Bäume. Und wo heute liebevoll angepflanzte Inselwälder stehen, verraten die niedrigen Bäume mit ihrer verkrüppelten Wuchsform meist sofort, aus welcher Richtung überwiegend der Wind bläst.

So ist der Kampf des Menschen gegen die See seit Jahrhunderten die Sicherung durch Deiche. Vor allem die vor der Küste liegenden Inseln bedürfen eines besonderen Schutzes, zumal sie ihrerseits das durch das Wattenmeer getrennte Festland schützen.

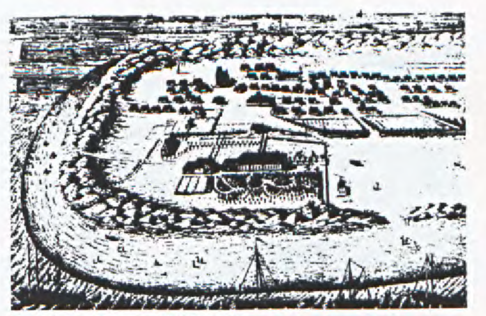
Im 16. Jahrhundert bestanden die Ostfriesischen Inseln von Westen nach Osten aus Borkum, Juist, Buise, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Oldeoog und Wangerooge. Lediglich die Inseln Borkum und Langeoog hatten in etwa ihre heutige Lage. Die Inseln Buise und Oldeoog sind untergegangen, dagegen haben sich Memmert und Lütje Hörn neu gebildet. Ähnlich ist die Entwicklung bei den Inseln in Nordfriesland verlaufen.

Dort sind Pellworm, Nordstrand und etliche Halligen durch schwere Sturmfluten aus einem vordem zusammenhängenden Stück Land entstanden. In Ostfriesland gab es die Großinsel Bant, die zwischen dem heute von Borkum und Norderney begrenzten Raum lag.

Kein Wunder also, daß auf den Inseln das Leben nicht sonderlich mit Reichtümern gesegnet war. Seefahrt, Fischerei und ein wenig Landwirtschaft ernährten die spärliche Bevölkerung. Oft zerstörte in einer Nacht die Flut ganze Inseldörfer so nachhaltig, daß die Überlebenden aufs Festland zogen, wie die Wangerooger nach der Silvesternacht 1854, als von ihren 45 Häusern 21 untergingen und die übrigen nicht mehr bewohnbar waren. Obwohl es damals schon eine Seebadeanstalt und bescheidenen


Friesen-Inselhaus um 1800




Norderney um 1800

Tourismus auf der Insel gab, glaubte kaum einer an einen Weiterbestand der Insel, und die meisten Bewohner siedelten nach Neu-Wangeroog am Jadebusen aufs Festland über. Nur wenige blieben. Solche Schicksalsschläge erlitten in ähnlicher Art auch die übrigen Inseln.

Doch zwischenzeitlich hatten Ärzte und Wissenschaftler eine wichtige Erkenntnis gewonnen: Die Heilkraft der See und der Seeluft für kranke und erholungssuchende Menschen. Und so wurde vor fast zwei Jahrhunderten auf Betreiben des „Landphysikus" Dr. von Halem durch die ostfriesischen Stände auf Norderney das erste Seebad gegründet. Norderney hatte die verhältnismäßig hohe Einwohnerzahl von 506 Menschen. Der eigentliche Badebetrieb lief seit 1800. Damals kamen im Jahr 250 Kurgäste. Wenig später befand sich darunter auch schon fürstliche Prominenz. Und wäre nicht die durch Napoleon angeordnete Kontinentalsperre gegen England verhängt worden, hätten nicht die Inseln zu Anfang des 19. Jahrhunderts eine wechsel- und leidvolle politische Geschichte mitmachen müssen – sie gehörten zu Holland, Frankreich, dann zu verschiedenen deutschen Fürstenhäusern – wäre vielleicht ein noch rascherer Aufschwung möglich gewesen.

Immerhin, seit 1804 ist auch Wangerooge Nordseebad, und die übrigen Inseln folgten innerhalb weniger Jahre. Bis kurz nach 1850 waren praktisch alle Nordseeinseln, die heute Erholungssuchende von weither anlocken, als Seebäder erschlossen. Für die

meisten Gäste gestaltete es sich recht abenteuerlich, vom Festland aus eine solche Insel anzusteuern. Regelmäßige Schiffsverbindungen fehlten zunächst. Dann stellten Segelbote, später Kohledampfer, in zeitlich großen Abständen die Verbindung zum Festland her. Wind und Wetter konnten eine solche Überfahrt zum Wagnis werden lassen.

Die Überfahrt vom Festland zu den meisten Inseln bestimmen die Gezeiten. Nur, wenn das Wasser im Wattenmeer entsprechend gestiegen ist, können die Schiffe ohne Grundberührung fahren. Ebbe und Flut, deren Folge im Vergleich zum Vortag sich etwa um 45 Minuten verschiebt, regeln demnach den Fahrplan. Wind und Wetter sind allerdings darüber hinaus unberechenbare Faktoren.

Vor 150 Jahren, als das Eisenbahnzeitalter auch auf dem Festland noch nicht angebrochen war, muß eine Überfahrt auf eine Nordseeinsel auch bei Windstille ein Abenteuer gewesen sein. Eingesetzt waren damals Segel-Schaluppen, die je nach Windstärke ihre Zeit brauchten und darüber hinaus natürlich nicht täglich verkehrten. Die Seekrankheit stellte sich bei vielen Passagieren ein.

Der feste Boden der Insel indessen blieb im allgemeinen den Passagieren einer Segelfähre einstweilen vorenthalten. Denn die Schiffe ankerten vor der Küste. Dort hieß es Umsteigen in einen hochrädrigen Wattwagen, dessen Zugpferde bis zum Bauch im Wasser standen. Diese Fahrzeuge fuhren den Kurgast dann an Land, natürlich gegen Gebühr. Wer darauf verzichtete, wartete eben bis zur Ebbe an Bord und ging zu Fuß weiter.

Wind und Wetter konnten den Reiseplan arg durcheinanderbringen. Das mußte nicht immer ein Sturm sein, der plötzlich losbrach. Auch eine absolute Windstille bei ablaufendem Wasser ließ manches Schiff auflaufen, so daß man bis zur nächsten Flut warten mußte. Daß von einer Wintersaison noch überhaupt nicht die Rede sein konnte, versteht sich.

Angekommen auf seiner Nordseeinsel wurde der Fremde liebevoll aufgenommen. Ein zeitgenössischer Chronist weiß beispielsweise über die Insel Wangerooge in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zu berichten:

„Fünfunddreißig Häuser der Einwohner, welche eine, zwei, höchstens drei Zimmer enthalten, sind bisher zur Aufnahme der Fremden eingerichtet. Der hohe Grad von Ordnung, Sauberkeit und zuvorkommender Dienstfertigkeit, welche unter den Insulanern einheimisch sind, ersetzen, alles, was man in Absicht der Größe und Eleganz der Zimmer etwa entbehren möge. Die Insulaner lassen es an nichts fehlen, was zu erreichen



Wangerooge – der alte Leuchtturm

nur irgend in ihren Kräften steht. Die Betten der Insulaner sind größtenteils feststehend und in Wandnischen, die mit guten, reinlichen Vorhängen versehen sind, angebracht. Viele Gäste, welche in freien Bettstellen zu schlafen gewohnt waren, haben dies unbequem empfunden, und schon sind in einigen Häusern bewegliche Bettstellen. Der sorgfältigsten Reinlichkeit in den Betten und der Bettwäsche kann man versichert sein, und nie ist Klage gewesen, daß Mäuse oder anderes Ungeziefer, oder nur das mindeste Geräusch der Hausgenossen die Ruhe der Schlafenden gestört habe."

Und recht anschaulich berichtet der Chronist weiter über das Baden in der offenen See, das selbstverständlich nach Geschlechtern getrennt und in Badebekleidung absolviert wurde, die außer Kopf, Händen und Füßen kein Körperteil freiließ. Badekutschen standen zum Umkleiden bereit. Es muß schon eine Wonne gewesen sein, unter solchen Bedingungen überhaupt Bekanntschaft mit dem Nordseewasser zu machen. Lassen wir den Zeitgenossen von damals noch einmal berichten:

„An jedem Badeplatze sind Aufwärter oder Frauen gegenwärtig, welche die Badenden, wenn sie es verlangen, in das Wasser begleiten, sie darin reiben, untertauchen und dergleichen. Wer dreister ist, begegnet den Wellen und fängt sie mit dem ganzen Körper auf, was sich weit wirksamer als alles Reiben und Waschen bewährt hat. Noch eine andere, freilich weniger gebräuchliche Art zu baden ist die, sich mit einem Boot in die Brandungen der hohen See hinausfahren zu lassen und dann, ein Seil in der Hand, aus dem Schiffe in die Wogen hinabzuspringen. Doch ist hierbei einige Vorsicht geraten."

Wangerooge hatte seit 1832 eine Saline, die aus Meerwasser Salz für Oldenburg gewann. Das war der einzige Industrieansatzpunkt.

Hohe und höchste Herrschaften, dazu abenteuerlustige Angehörige der wohlhabenderen Mittelschicht stellten die ersten Seekurgäste auf den Inseln. Das regierende hannoversche Welfenhaus machte Norderney zu

Blick durch die Dünen



Badekarren



Die Speiseglocke



Die Saline







Triebwagen 5 (ex Emden–Pewsum-Greetsiel) mit den aus Geilenkirchen stammenden Personenwagen auf dem Anleger in Spiekeroog, 11. 10. 1977

Seite 11:

Zwei Talbot-Triebwagen der Juister Inselbahn mit Zug vom Inselbahnhof zum Anleger kurz vor der Wattenmeer-Strecke, 29. 6. 1971

Dampflokomotive „Borkum" (II), Bauj. 1937, mit Personenzug an der Reede in Borkum, 16. 6. 1968





seiner Sommerresidenz. Langeoog sah den Fürsten von Schaumburg-Lippe, und der Fürst von Thurn & Taxis aus Niederbayern logierte auf Wangerooge, um nur einige beim Namen zu nennen.

Heiter mag heute die Badefreunde stimmen, daß zwar der Göttinger Professor Georg Lichtenberg den Genuß und Erholungswert des Nordseeklimas für Kranke empfahl und zum Baden in der See riet, jedoch kein geringerer als der Dichter Johann Wolfgang von Goethe sich skeptisch darüber äußerte und das Baden sogar öffentlich verurteilte. Baden wäre ihre Sache nicht, und sie habe diese Lust ihr Lebenlang nicht begreifen können, erklärte die offenherzige Gräfin Lieselotte von der Pfalz. Die adeligen Herrschaften hatten auch daheim noch keine Badewanne und versuchten gewissen Geruchsabsonderungen mit Duftwässerchen aus Frankreich beizukommen.

Doch die Seebäder und ihr „der Gesundheit förderlicher Geist" waren nicht mehr aufzuhalten. Bald kamen immer mehr Gäste vom Festland herüber. Die Segler erhielten Konkurrenz durch kohlegefeuerte Raddampfer.

Ihren großen Aufschwung nahmen die Inseln von Borkum bis Sylt in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts und um die Jahrhundertwende. Das Kaiserreich förderte die Seefahrt, und Handelsschiffahrt wie Kriegsmarine erlebten eine Blüte sondergleichen. Die bis dahin in englischem Besitz befindliche Felseninsel Helgoland, weit vor der Küste im Meer gelegen, wurde gegen die deutsche Afrikabesitzung Sansibar getauscht. Sie und die küstennahen Inseln zogen diejenigen an, die den Reiz der Seefahrt ohne großes Risiko einmal erleben wollten. Es kamen nun auch die ersten Tagesgäste und Kurzurlauber. Das brachte verstärkt das Problem mit sich, die Gäste vom Dampferanleger in die Inselorte zu schaffen. So entstanden die Inselbahnen in der Funktion, die sie auch heute noch haben.

Schon bald aber erlangten die meisten Inselbahnen außer für den Seebäderverkehr eine weitere Bedeutung. Die Nordseeinseln wurden militärisch interessant und entsprechend aufgerüstet. Insbesondere das weit westlich gelegene Borkum, Norderney dazu Wangerooge und im Norden Sylt sollten so etwas wie unsinkbare Schlachtschiffe vor der deutschen Küste werden. Dem Militär verdankt die einzige Eisenbahn, die es jemals auf Norderney gegeben hat, ihre Existenz.

Bereits kurz nach der Jahrhundertwende ließ die kaiserliche Marine auf den Inseln Geschützstellungen, Kasernen und sonstige Militäreinrichtungen erbauen, denen freilich im I. Weltkrieg noch keine entscheidende Bedeutung zufiel. Für die Inselbahnen hatten die Militärbaumaßnahmen Auswirkungen da das Baumaterial und später der Nachschub vom Dampferanleger auf der Schiene herangebracht werden mußte.

Mit dem Wiedereinsetzen der Aufrüstung nach dem verlorenen I. Weltkrieg in den dreißiger Jahren folgten zusätzliche Ausbauten im Militärbereich. Gewaltige Militärflugplätze entstanden auf Sylt, Langeoog, Norderney und Borkum. Die Marine erhielt Hafenstützpunkte auf den Inseln. Wieder mußten die ursprünglich nur für den Bäderverkehr konzipierten Inselbahnen Höchstleistungen erbringen. Das Gleisnetz der Stammstrecken wuchs durch Militäranschlußbahnen auf einigen Inseln um mehr als das Doppelte der Ursprungslänge. Die Militärbahnen auf Borkum, Wangerooge und Sylt verfügten über eigene Werkstätten, einen separaten Fahrzeugpark und eigenes Personal. Die Fahrzeuge waren oft moderner als die der jeweiligen Inselbahn, zumal aus dem Militäretat eher Mittel zur Verfügung standen als für die zivile Inselbahn.

Die Militärepisode ging jedoch auf allen Inseln mit dem Jahre 1945 zu Ende. Heute haben die Inseln keinen strategischen Wert mehr. Zwar haben Borkum und Sylt wieder Militärstützpunkte, für die Inselbahnen aber ist das ohne Belang. Sie sind wieder nur auf ihren ursprünglichen Zweck beschränkt.

Sie waren und sind im allgemeinen das einzige öffentliche Verkehrsmittel auf den Ostfriesischen Inseln. Da dort im Gegensatz zu



Inselbahn-Fahrkarten

den Inseln in Nordfriesland oder gar den ungleich größeren Ostseeinseln nur ein Ort vorhanden ist, war eine Zwischenortsbedienung mit Lokalcharakter nicht notwendig. Zwar gibt es auf allen Inseln Ortsstraßen und meist auch Verbindungswege von Westen nach Osten, wo sich Siedlungen oder wenigstens Meiereien, Gasthäuser oder Jugendherbergen und Schulen befinden. Hier wird der Verkehr, soweit notwendig, mit Pferdewagen und dem Fahrrad bewältigt. Das Auto ist, außer auf Borkum und Norderney, so gut wie tabu. Lediglich für Notdienste wie Arzt und Feuerwehr sind einige wenige Autos auf den Inseln stationiert. Selbst die Bundespost setzt im allgemeinen Elektrofahrzeuge ein. Mit Ausnahme von Spiekeroog hat jede Insel auch ihren Flugplatz.

Diese Tatsachen machen deutlich, warum auf den Inseln im Gegensatz zum Festland die schmalspurigen Bahnen bis heute überleben konnten, ja mußten. Ohne den Bahnzubringer vom Dampferanleger geht dort nichts. Alles, was zur Versorgung der Inseln notwendig ist, kommt vom Festland. Lebensmittel, Möbel, Baustoffe, Bücher und sogar Heu und Stroh zur Dünenbefestigung und für die Pferde. Deshalb ist neben dem Personenverkehr der Güterumschlag vom Schiff auf die Bahn beachtlich groß. Die Inselbahnen repräsentieren einen Betriebsumfang, der aus dem Kursbuch allein nicht sichtbar ist. Denn neben den Pendelzügen des Güterverkehrs werden immer wieder Sonderzüge eingesetzt. Da ist eine Schulklasse in Spiekeroog mitsamt Gepäck zum Schullandheim zu fahren, und da rollt der Triebwagen der Inselbahn Langeoog mit 80 Fahrgästen solo zum Hafen für die Butterfahrt. Und in Juist nutzen die Inselfotografen die Leerfahrt zum Anleger, um sich bei Ankunft des Zuges zum Fotografieren der blassen Ankommenden bereitzuhalten. Die fertigen Bilder sind schon am Abend im Schaukasten zum Kauf ausgestellt.

Warum wurden die Inselbahnen ausnahmslos als Schmalspurbahnen verwirklicht? Allgemein war der Bau einer Schmalspurbahn erheblich billiger als eine Normalspurstrecke. Diese Kostenvorteile nahm man schließlich auch auf dem Festland in der Zeit vor 1900 gern wahr. Da wegen der Kürze der Strecken und ihrer Ausrichtung auf nur einen, einwohnermäßig recht kleinen Ort, nie der Plan eines Übersetzens von Eisenbahnwaggons vom Festland her bestand, reichte und reicht auch heute noch die Schmalspur völlig aus. Anders war das nur auf der Insel Fehmarn, die durch Größe und zahlreiche Ortschaften mit einer Nordseeinsel nicht vergleichbar ist. Nur dort gab es normalspurige Inselbahnen mit Eisenbahntrajektverkehr.

Die Entscheidung auf den meisten Inseln vor der Ostfriesischen Küste, eine Schmalspurbahn zu bauen, hat bis heute ihren Sinn behalten. Denn einen Andrang von Touristen, wie er heute an schönen Sommertagen in der Saison üblich ist, kann ein Omnibusbetrieb nur schwer verkraften. Das zeigt sich nicht zuletzt auf den Nordfriesischen Inseln. In Borkum, wo die Inselbahn sowohl Schiene wie auch Omnibus unterhält, sind







Der Borgward-Sattelschlepper LT 4 „braust" mit Tempo 50 durch die Sylter Dünenlandschaft der Nordbahn, 10. 8. 1969

Seite 14:

Triebwagen 2 (ex Ruhr-Lippe Eisenbahn) an der Spitze, hinten T 2 (ex Kreis Altenaer Eisenbahn) kurz vor der Bahnhofseinfahrt in Langeoog. Die Parallelstraße ist nur für nicht motorisierten Verkehr bestimmt, 2. 6. 1976

Abfahrbereiter Zug der Wangerooger Inselbahn zum Westanleger. Der erste Personenwagen hinter dem Packwagen ist schon umgebaut, während die anderen noch in der Ursprungsversion und mit Holzsitzen ausgestattet sind, Sommer 1969

es nicht sentimentale Gründe, die für den Fortbestand einer Bahn sprechen sondern nüchterne Erwägungen.

Die Inselbahnen sind fast ausschließlich im Sand der Insel gebettet. Gelegentlich finden gar Muschelschalen als Oberbau Verwendung. Der Gebrauch von Schotter verbietet sich, da Schotter im Sand versinken würde. Nur an wenigen Stellen haben die Bahnen auch Schotterbettung wie auf Wangerooge. Der Oberbau ist trotzdem durchweg recht solide. Bei den niedrigen Geschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h und dem Einsatz von Drehgestellfahrzeugen und leichten Diesel-loks wird der Oberbau ziemlich geschont.

Jede der Inselbahnen hat ihre Eigentümlichkeit und Besonderheit. Die Borkumer Bahn mit ihrer zweigleisigen 900 mm-Strecke und den bunten Wagen mit Außenreklame verfügt nur über Lokomotivbetrieb, nachdem die beiden Wismarer Triebwagen nicht mehr auf der Insel sind. Sie konkurriert als einzige mit dem Bus. Die Juister Inselbahn, wie die auf Borkum einer Reederei gehörend, hat eine umfangreiche Sammlung von Talbot-Triebwagen vieler stillgelegter Bahnen und einen einheitlich graublau gehaltenen Fahrzeugpark. Die Züge, die teilweise auf einer Pfahlstrecke durchs offene Wattenmeer fahren, werden als Wendezüge mit Triebwagen an beiden Enden gefahren.

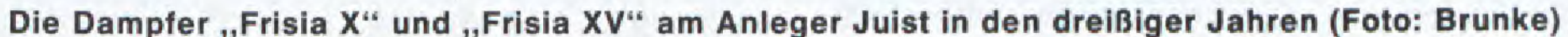
Ähnlich sieht das auf Langeoog aus. Aber hier ist bunt Trumpf bei den Fahrzeugen, die alle unterschiedliche Farben aufweisen. Zweite Garnitur ist eine Uralteinheit aus ehemaligen Wagen der Steinhuder-Meer-Bahn, die bei Hochbetrieb zum Einsatz kommt. Spiekeroog hat den kleinsten Fahrzeugpark, der aber vom Aussehen her am ehesten an die verschwundenen Schmalspurbahnen auf dem Festland erinnert, zumal die Fahrzeuge, abgesehen von den beiden Dieselloks, von solchen Bahnen stammen. Auch die Spiekerooger Bahn fährt ein kurzes Stück durchs Wasser.

Aus dem Rahmen fällt schließlich Wangerooge, weil dort die letzte DB-Schmalspurbahn mit Personenverkehr betrieben wird. Wie auf Borkum gibt es hier nur lokbespannte Züge. Der Fahrzeugpark kommt zum großen Teil von stillgelegten DB-Schmalspurstrecken: aus Süddeutschland. Seit einigen Jahren „glänzen" die Personenwagen mit Außenreklame.

Die beiden stillgelegten nordfriesischen Inselbahnen, die sich in diesem Buch vorstellten, waren etwas Besonderes. Die Sylter Inselbahn stellte die längste überhaupt dar und versah auf der Insel einen Innerortsverkehr. Einmalig waren dort die bis zum Schluß laufenden umgebauten Borgward-Sattelschlepper als Triebwagen. Die Amrumer Inselbahn, ebenfalls mit Innerortsbedienung, stellte schon 1939 den Verkehr ein. Sie verfügte als einzige zeitweise über elektrischen Oberleitungsverkehr.

Nicht in den Kursbüchern verzeichnet, weil sie nur für interne Zwecke gebaut wurden und praktisch auch keinen öffentlichen Personenverkehr betrieben, sind einige andere Inselbahnen. Baltrum hat eine kleine Güterstrecke vom Hafen zu einem Lagerhaus am Ort. Norderney besaß bis 1945 eine vollspurige Militärbahn mit beschränkt öffentlichem Personenverkehr und eine Straßenbahngesellschaft, deren Strecke nie gebaut wurde. Auf Helgoland verkehrten Dampflokomotiven der Sylter Inselbahn. Selbst eine Insel wie Neuwerk in der Elbemündung hat eine kurze Bahn des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Östlich Wangerooges gibt es im Wattenmeer eine weitere Bahn auf Oldoog. In Nordfriesland halten eine neun km lange 900 mm-Bahn des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft von Dagebüll zur Hallig Langeness und eine 600 mm-Bahn von Cecilienkoog nach Nordstrandischmoor ein wenig Eisenbahn-Schmalspurromantik in der Nordsee aufrecht. Diese beiden höchst interessanten Strecken sind nicht für den öffentlichen Personenverkehr zugelassen, können aber intern Passagiere befördern. Ausnahmegenehmigungen sind freilich für Außenstehende schwer zu erhalten. Aber wer würde nicht einmal gern mit einem Zug oder gar einer Segellore ins Wattenmeer vor der Küste Schleswig-Holsteins in See stechen?

Der Fährverkehr zum Festland

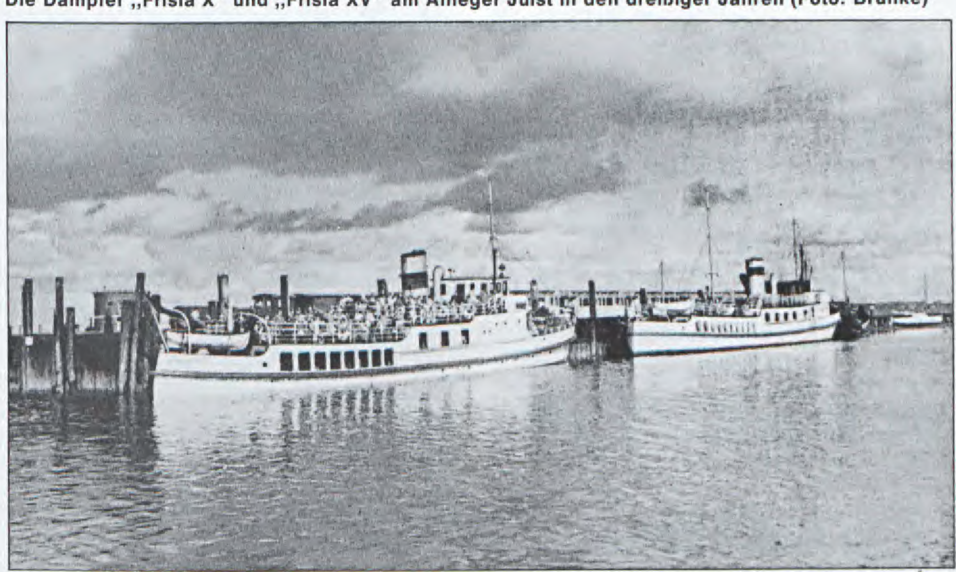


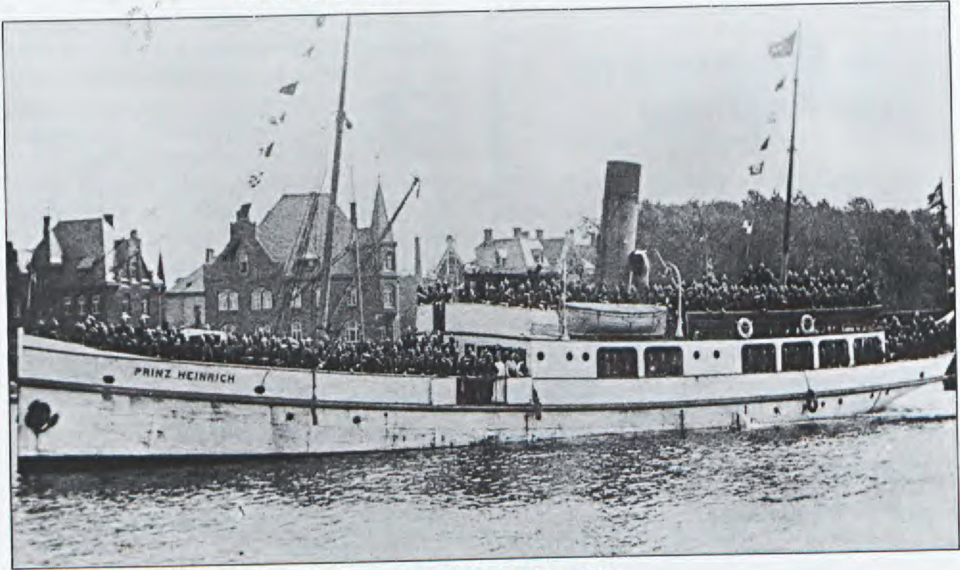
Schiffahrtslinien standen in den Kursbüchern der Eisenbahn immer separat. Das ist auch beim Nordsee-Inselverkehr heute nicht anders. Ganz hinten im Kursbuch findet der Leser mit Streckennummern ab 10000 versehen den Nordseebäder-Liniendienst. Nach den Ostfriesischen Inseln teilen sich im Kursbuch sechs Reedereien den fahrplanmäßigen Liniendienst von verschiedenen Ausgangshäfen. Emden Außenhafen ist Sitz der Reederei AG Ems, die den Borkum-Verkehr betreibt. Norddeich bzw. Norderney sind die Heimathäfen der AG Reederei Norden-Frisia, die nach Juist und Norderney übersetzt. Die auf Baltrum beheimatete Baltrum-Linie GmbH KG & Co betreibt ebenfalls von Norddeich aber noch häufiger von Neßmersiel aus den Dienst nach Baltrum. Die Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog pendelt zwischen Bensersiel und Langeoog, während die Nordseebad Spiekeroog GmbH ihre Fähren zwischen Neuharlingersiel und der Insel fahren läßt. Harle ist Ausgangspunkt der bundesbahneigenen Route nach Wangerooge.

Abgesehen vom Helgolandverkehr, der in diesem Zusammenhang nicht weiter erwähnt werden soll, versieht vor der Küste Nordfrieslands die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum die Linien zu diesen Inseln von Dagebüll und Schlüttsiel aus. Nach Pellworm fährt von Husum aus die Neue Pellwormer Dampfschiffahrt GmbH. List auf Sylt kann man im Liniendienst vom dänischen Röm erreichen, ansonsten natürlich über den Hindenburgdamm der DB, welcher vorn im Kursbuch unter der Streckentabelle der DB verzeichnet ist.

So ist die Situation heute. Aber es gab zuvor andere Fährrouten und andere Gesellschaf-

Die Dampfer „Frisia X" und „Frisia XV" am Anleger Juist in den dreißiger Jahren (Foto: Brunke)





Dampfer „Prinz Heinrich" mit Soldaten an Bord in Emden, 1911

ten im Inselverkehr, die entweder aufgaben oder fusionierten. Auf den bestehenden Linien hat der Übersetzverkehr in den letzten Jahren jedoch allgemein außerordentlich zugenommen, so daß der Flottenbestand der Reedereien im Sommer fast nicht ausreicht.

Bevor der Badebetrieb auf den Inseln entsprechende Fährverbindungen in regelmäßigen Abständen erforderlich machte, gab es zu den Nordseeinseln nur bedarfsweise Überfahrten. Die wenigen Dinge, die die Inselbewohner vom Festland benötigten, hatten meist Zeit. Wenn in der Zeit vor 1800 etwa jemand vom Festland nach Wangerooge übersetzen wollte, so wurde am Strand einfach ein Feuer entzündet. Ein doppeltes Feuer bedeutete, daß Fahrgäste übersetzen wollten, ein dreifaches, daß eine hochgestellte Persönlichkeit diesen Wunsch hatte oder etwas dringendes vorlag. Bei einem einfachen Feuer wußte man auf der Insel, daß die Sache Zeit hatte. Je nachdem wurde dann ein Schiff auf der Insel zur Überfahrt klar gemacht.

1830 gab es schon zweimal wöchentlich Schiffsverbindungen mit Raddampfern von Stade nach Norderney. Ein Jahr später bereits viermal die Woche. Heinrich Heine und Wilhelm von Humboldt reisten damals an die See und seit 1844 auch Bismarck. Sie benutzten nun schon eiserne Dampfschiffe wie den von Bremen aus operierenden „Telegraph" des Kapitäns de Harde. Nach Aufnahme des Eisenbahnverkehrs bis Emden wurden 1856 von Leer und Emden aus die Raddampfer „Kronprinzessin Marie" und „Kronprinz von Hannover" in Fahrt gesetzt. Von Dauer waren diese Verbindungen aber alle nicht. Ganzjährige fahrplanmäßige Schiffsverbindungen zwischen Norddeich und Norderney gibt es seit 1888. Erst ab 1893 konnte der Dampfer „Deutschland" auf dieser meistbefahrenen Insel-Route tidefrei fahren.

Rührend klingt aus erhalten gebliebenen alten Prospekten die Werbung für den Seebäderverkehr, die den Komfort, die Sicherheit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Dampfer lobt. Galt es doch schließlich, ängstli-



Emden Außenhafen mit Borkum-Dampfern 1910

chen Gemütern die Angst vor Wind und Wellen und natürlich vor der Seekrankheit zu nehmen.

Wie war die Verbindung zu den Inseln vor dem I. Weltkrieg, als die Dampfer allgemein schon das Segelschiff verdrängt hatten und für einen einigermaßen fahrplanmäßigen Verkehr sorgten? In vielen Fällen unterscheidet sich die Fahrzeit mit der Fähre kaum von den heutigen Fahrplanangaben, nur daß die Zahl der Schiffskurse nicht so reichhaltig wie 1980 war. Nach Borkum sind 1914 drei von der Aktien-Gesellschaft Ems, Emden und Leer, betriebene Linien verzeichnet, nämlich von Leer, rund 80 Kilometer, von Norderney 55 km, und eben die heute noch so betriebene Route Emden Außenhafen – Borkum, 49 km lang. Im Winter versahen auf der Emdener Linie statt der Salondampfer der AG Ems die Post- und Fährdampfer „Kaiser Wilhelm II." und „Prinz Heinrich" der Borkumer Kleinbahn- und Dampfschiffahrt AG den Betrieb. Die Fahrzeit wurde mit zwei bis vier Stunden vom Festland aus angegeben.

Juist hatte im selben Jahr ebenfals drei Möglichkeiten. Neben der von der AG Reederei Juist, Norden, von Norddeich aus bedienten Route mit dem Dampfer „Juist" gab es auch von den Reedereien Norden und Frisia ab Emden Außenhafen und Norderney Anschluß nach Juist. Die Frisia-Reederei, die auch die Stammlinie von Norddeich Mole nach Norderney befuhr, nannte schon damals ihre Schiffe einheitlich und fortlaufend numeriert „Frisia". Die Fahrzeit, inklusive Anschluß auf Norderney mit dem Pferdewagen zur Wartehalle, betrug 75 Minuten.

Ansonsten war Norderney von Bremerhaven und Hamburg her über Helgoland durch den Norddeutschen Lloyd mit den Dampfern „Nixe" und „Najade" (Lloyd) und „Kaiser", „Königin Luise", „Cobra", „Prinz Heinrich" und „Silvana" (Hapag) angeschlossen. Auch Cuxhaven war Anlaufhafen dieser Route.

Nach Baltrum bedienten die Fährschiffer Eilts & Ulrich mit dem Fährschiff „Baltrum" von Neßmersiel die 6 km lange Überfahrt in



Das kleine Motorboot „Münster" der DB, 28.6.1969

einer knappen Stunde, während von Norddeich und Norderney aus das Motor-Segelschiff „Hohenzollern" des Baltrumers H.J. Küper verkehrte. Bei mindestens fünf Personen setzte der Schiffer über Baltrum hinaus die Fahrt bis Langeoog fort. Langeoog erreichte der Gast ansonsten von Bensersiel aus mit den Postdampfern „Kaiserin Auguste Viktoria" oder „Langeoog" der Reederei Esens-Langeoog AG oder dem Fährschiff „Curator" des Langeooger Fährschiffers Leiß. Von Norderney nach Langeoog unterhielt die Norden-Frisia eine Linie.

Harle war 1914 für den Spiekeroogverkehr mit dem Fährschiff „Spiekeroog" der Badeverwaltung noch der wichtigere Ausgangsort vom Festland als Neuharlingersiel. Hier ließen die Fährschiffer Kleihauer & Wilms in nur einer Stunde ihre Fähre fahren, während man von Harle zweieinhalb Stunden benötigte.

Harle stellte schließlich für den Dampfer „Wangerooge" der durch die Oldenburger Staatseisenbahn betriebenen Verbindung nach Wangerooge den Fährbahnhof dar. Außerdem bediente der Norddeutsche Lloyd von Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven den Wangerooge-Verkehr. Die Lloyd-Dampfer legten am Ostanleger auf Wangerooge an, während sonst der Westanleger von Harle aus zuständig war. Interessant mag ein Blick auf die damals gültigen Fahrpreise sein, obwohl sich die heutige und damalige Währung nicht unbedingt vergleichen lassen. Der Normalpreis Emden – Borkum machte damals 6,20 Mark aus. Dienstboten auf dem Vorderdeck wurden für 4,10 Mark befördert. Nach Juist kostete die Reise von Norddeich 5,50 Mark, einschließlich Inselbahn, und von Bensersiel nach Langeoog 2 Mark. Von Hamburg nach Borkum, eine immerhin rund 300 km lange „Seereise", die über Helgoland führte, konnte man damals für 37,50 Mark eine 45 Tage lang gültige Rückfahrkarte kaufen.

Die kohlegefeuerten Schaufelrad- und Schraubendampfer der diversen Reedereien zeichneten sich – zumindest bei glatter See – durch ihren angenehm ruhigen Lauf aus, der im Gegensatz zum Motorschiff nicht durch Motorenlärm und Eigenvibration gestört wurde. Sie hielten sich allgemein ziemlich lange in Fahrt, sofern sie nicht für Militärzwecke beschlagnahmt wurden und verloren gingen. Vergleichbar ist ihr Schicksal mit dem der Dampflokomotiven. Einer hohen Zuverlässigkeit standen ebenso hohe Kosten für Personal und Unterhaltung gegenüber. Einige, wie das Borkum-Schiff „Rheinland", wurden noch auf Ölfeuerung umgestellt. Aber gegen Ende der sechziger Jahre mußten die letzten aus dem Inselverkehr zurückgezogen und durch Motorschiffe ersetzt werden.

Wenn auch die Motorschiffe in der Wattenmeerfahrt zu den Inseln heute allgemein ein größeres Fassungsvermögen haben und teilweise tausend Fahrgäste und mehr mitnehmen können, so stellen doch nach wie vor die Gezeiten an die Konstruktion der Schiffe besondere Anforderungen. Zwar sind Borkum, Norderney und seit 1976 auch Langeoog tidefrei, also unabhängig vom Wasserstand, zu täglich gleichen Zeiten erreichbar. Ansonsten gilt in Ostfriesland noch überall der Tidefahrplan. Die Schiffe müssen also einen möglichst niedrigen Tiefgang haben, damit die „Schlickrutscher", wie sie etwas despektierlich genannt werden, bei Niedrigwasser nicht auf

Grund laufen. Auch die 1979 erst in Dienst gestellten neuen Langeooger Schife für 800 Fahrgäste, Langeoog III und IV haben nur 1,08 m Tiefgang. Es gibt sogar Fahrgastschiffe der Inselreedereien mit einem Tiefgang von unter einem Meter.

Moderne Schiffe verfügen heute über leistungsstarke Maschinen mit bis zu 1 500 PS, sind über 14 Knoten schnell, haben zur besseren Manövrierung Bugstrahlruder und sind fast tausend Bruttoregistertonnen groß, trotz des geringen Tiefgangs. Radar an Bord ist selbstverständlich.

Lediglich nach Borkum und Norderney werden mit den heutigen Fährschiffen auch Kraftfahrzeuge übergesetzt. Zwar ist der Aktionskreis eines privaten Pkw auf Borkum und Norderney begrenzt, weil die inneren Ortsbereiche entweder ganz oder zumindest teilweise für den Autoverkehr gesperrt sind. Aber mancher Urlauber setzt allein schon deshalb sein Auto über, um das umfangreiche Gepäck nicht nochmals umladen zu müssen. Firmen und Speditionen haben zweifellos einen Vorteil durch die Autofähren.

Von den acht „Frisia“-Schiffen der Reederei Norden-Frisia sind derzeit fünf Autofähren oder für den Autotransport geeignete Fahrgastschiffe. Die andern drei fahren vorwiegend im Juist-Verkehr, wo bekanntlich Autos verboten sind. Die AG Ems hat im Borkum-Verkehr seit 1968 bis jetzt ebenfalls nahezu vollständig auf Autofährbetrieb umgestellt. Nebenbei sind diese Autofähren natürlich auch bedarfsweise für das Übersetzen von Eisenbahnfahrzeugen geeignet. Jedes Inselbahnfahrzeug kam schließlich einmal vom Festland. Manche wurden dahin auch wieder zurückgebracht. Die Reederei Norden-Frisia fährt außerdem Juister Fahrzeuge nach Norderney in ihre dortige Hauptwerkstatt zur Untersuchung.

Die „Oldenburg“, Flaggschiff der DB im Wangerooge-Verkehr



650091

Die anderen Inselbahnen befördern bedarfsweise die Eisenbahnfahrzeuge auf dem Vorderdeck ihrer Fähren oder mit den im Frachtverkehr eingesetzten Fahrzeugen. Denn neben den Fähr- und Fahrgastschiffen unterhält jede Linie auch einen Frachtdienst. Dafür sind meist sehr viel ältere Schiffe eingesetzt als im Passagierverkehr. Die Fahrgastschiffe im Nordsee-Inselverkehr stammen fast alle aus den letzten zehn bis fünfzehn Jahren. Bisher erhielt die Wattenmeerflotte jedes Jahr Neuzugänge, weil die Nachfrage so zugenommen hat.

Von allen anderen Reedereien im ostfriesischen Nordsee-Inselverkehr unterscheidet sich die Borkum-Reederei AG Ems durch ihren weiten Fahrweg. Kaum mehr als eine Stunde beträgt die planmäßige Überfahrt im ungünstigsten Falle auf den anderen Linien. Zwischen Emden und Borkum benötigt die Fähre normalerweise etwa zwei Stunden. Der Fahrweg die Emsmündung hinunter durch den Dollart und dann auf die offene Nordsee bei Borkum zu ist zwar tideunabhängig, jedoch macht der jeweilige Wasserstand sich auch bei der Fahrzeit bemerkbar. Darüber hinaus liegt unmittelbar vor der Borkumer Reede eine Sandbank, die das Schiff zu einem erheblichen Umweg zwingt. Es steuert schon fast auf die Stadt Borkum im Westen der Insel zu, an der der Großschiffahrtsweg vom Emdener Hafen unmittelbar vorbeiführt, um dann scharf nach Steuerbord in Richtung Reede den Kurs zu wechseln.

Im Borkum-Verkehr von Emden sind normalerweise die drei für jeweils 1 200 Passagiere und 50 Pkw zugelassenen Fähren „Westfalen", „Rheinland" und „Ostfriesland" eingesetzt. Sonder- und Butterfahrten absolviert die kleinere „Nordlicht", und für die im Sommer bediente Route zwischen Eemshaven in den Niederlanden und Borkum sowie Sonderfahrten steht mit der „Stadt Bor-

Die Autofähre „Westfalen" der AG Ems auf hoher See vor Borkum, 8.8.1979





Dampfschiffsverkehr nach Wangerooge und Norderney, Plakat von 1845

kum" ein ursprünglich unter dem Namen „Hannover" 1976 gebautes schnelles Schiff zur Verfügung, das 450 Fahrgäste aufnehmen kann. Es sollte eigentlich im Wangerooge-Verkehr der DB Verwendung finden. Die kleinen und schnellen Schiffe der Reederei wurden verkauft, so daß eine Vereinheitlichung stattfand. Die jetzige Fähre „Rheinland" ist schon die zweite Autofähre unter dieser Bezeichnung. Sie führt die Tradition des letzten Dampfers gleichen Namens fort. Die Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt als hundertprozentige Tochter der AG Ems verfügt über keine eigenen Schiffe mehr. 1964 gingen die ihr nominell gehörenden Schiffe in den Bestand der AG Ems über.

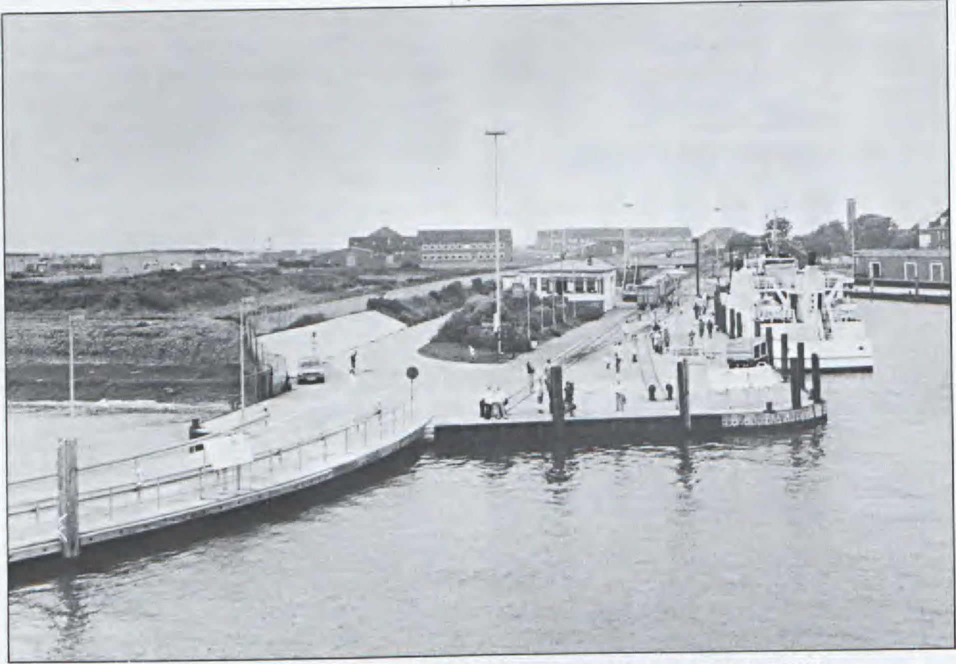
Eine Besonderheit stellt die Wangerooge-Verbindung zum Festland dar. Neben den Schiffen auf dem Bodensee und dem Fährdienst auf der Ostsee zwischen Großenbrode und Gedser unterhält hier die Deutsche Bundesbahn einen Schiffsbetrieb, für den seit Jahren die beiden großen Schiffe „Oldenburg" und „Wangerooge" sowie das Motorboot „Münster" von der DB eingesetzt werden, dazu Charterschiffe anderer Reedereien.

Die einzige staatliche Fährverbindung neben den kommunalen Betrieben von Spiekeroog und Langeoog sowie den Privatreedereien auf den anderen Linien verdankt ihre Existenz dem einstigen Großherzogtum Oldenburg, das seinerzeit nicht nur den Bahnbetrieb auf der Insel einrichtete und betrieb, sondern auch den Fährdienst in Gemeinschaft mit der Inselgemeinde und der Privatreederei Warrings übernahm. So kommt es, daß Schiffe mit dem DB-Emblem zwischen Harle und Wangerooge fahren und man durchgehende DB-Fahrausweise lösen kann. Dennoch ist der Fähr- und Inselverkehr ein Betriebszweig innerhalb der DB-Organisation, der eine gewisse Eigenständigkeit hat. Tariflich werden die sonst überall gültigen Netz- und Bezirkskarten der DB nicht anerkannt. DB-Dauerkunden mit solchen Karten müssen nach Wangerooge nachlösen.

Wangerooge hatte früher neben dem heute noch benutzten Westanleger einen weiteren im Osten der Insel, den die Linienschiffahrt noch nach dem II. Weltkrieg mit einer Direktverbindung von Bremerhaven aus bediente. Der Bremer Seebäderdienst befuhr die Route. Es gab eine weitere von Wilhelmshaven durch die Schiffahrtsgesellschaft Jade. Wangerooge war in den ersten Jahren nach 1945 im Seebäderverkehr auch Ersatzziel für den noch nicht wieder aufgenommenen Helgolandverkehr, da Helgoland zunächst durch die damalige britische Besatzungsmacht gesperrt und unbewohnbar gemacht worden war.

Borkum und Norderney haben den Vorzug, daß auch bei extremem Niedrigwasser die Fährschiffe im allgemeinen täglich zu denselben Abfahrtzeiten die Leinen losmachen können. Langeoog hat sich diesen Vorteil 1976 erworben, als die Fahrrinne von und nach Bensersiel entsprechend tief ausgebaggert wurde. Ansonsten jedoch bestimmt den Fahrplan der im Voraus berechenbare Wasserstand der Gezeiten.

Wenn beispielsweise das Frisia-Schiff von Norddeich nach Juist abfährt, nimmt es zunächst Kurs auf Norderney. Hart vor der Insel dreht es dann nach Westen ab, um im



Der Kleinbahnhafen in Borkum mit neuer Autoverladeanlage und Inselbahn, 8.8.1979

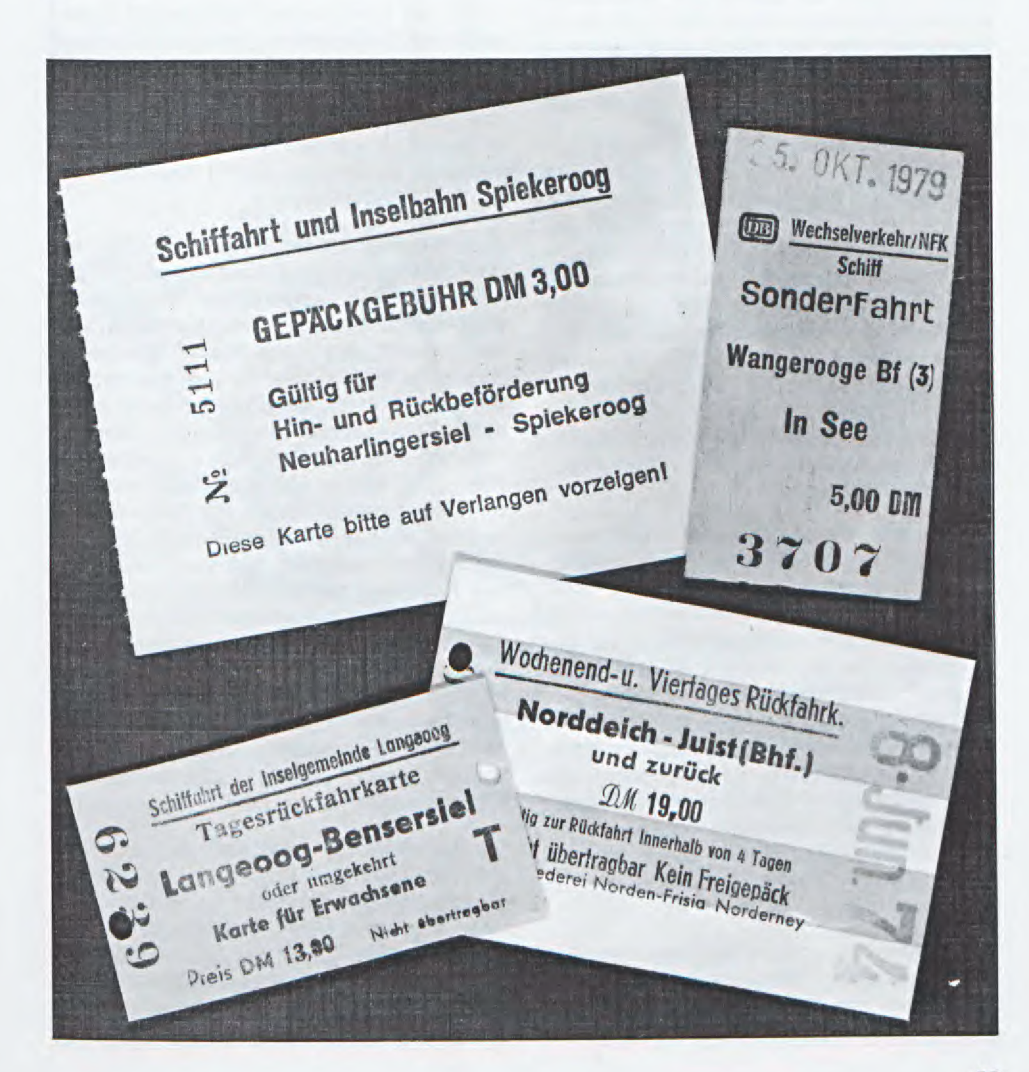
Zickzackkurs auf einem genau mit Birkenstämmen, sogenannten „Pricken" markierten Fahrweg im Schatten der Insel Juist in Richtung Anleger zu manövrieren. Da das Fahrwasser im Juist-Verkehr besonders tückisch ist, kommt es immer wieder vor, daß das Schiff auf einer Untiefe festsitzt. Das ist insbesondere auf der Rückfahrt von Juist zum Festland ärgerlich, weil mancher Anschlußzug der DB bei entsprechender Verspätung des Schiffes natürlich abgefahren ist.

Auch die Fahrt von einer Insel zur anderen, wie sie im Sonderfahrtenprogramm der Reedereien für die Kurgäste angeboten wird, erscheint für den Laien aus dem Binnenland obskur. Eben sah er, von Langeoog her kommend, schon den Anleger von Baltrum greifbar vor den Augen, da dreht das Schiff wieder auf anderen Kurs, umrundet eine dem Bordgast verborgene Untiefe und entfernt sich einstweilen wieder von Baltrum und dem greifbar nahen Anleger. Während Windstille heute den Motorschiffen und damit dem Fahrplan nichts mehr anhaben kann, bringen Stürme den Fahrplan immer noch durcheinander. Dann heißt es abwarten oder eine Fahrt auch einmal ganz absagen. Nicht umsonst steht ein entsprechender Passus über „höhere Gewalt" in allen Schiffsfahrplänen. Und wenn der Winter wieder so hart ausfällt, wie der von 1979, dann bleibt der Inselverkehr oft tage- und wochenlang eingestellt. Juist-Urlauber, die über Neujahr auf der Insel weilten, mußten im Laufe des Januars nach und nach aufs Festland ausgeflogen werden, weil weder Schiff noch Inselbahn fuhren. Die Inselbahn allerdings war trotz der hohen Schneeverwehungen täglich im Einsatz, weil das Betriebspersonal den Anleger für die Schifffahrt im Wattenmeer zu unterhalten hatte.

Eiswinter hat es immer gegeben. Dann bildet sich im Wattenmeer zunächst eine dünne Treibeisschicht. Hält die Kälte lange an, so schieben sich die Eisschollen aufein-

ander. Bei entsprechenden Voraussetzungen kann sich auch eine zusammenhängende Eisdecke bilden, die die Inseln tatsächlich trockenen Fusses erreichbar werden läßt, wie das beispielsweise im Winter 1929 der Fall war. Damals war es möglich, daß anstelle des Fährschiffs auf dem zugefrorenen Meer von Bensersiel aus ein Mietwagenunternehmer mit dem Auto Versorgungsfahrten über See zur Insel Langeoog ausführte.

Je nachdem, wie sich das Eis entwickelte, wanderten kundige Männer zu Fuß von den Inseln aufs Festland. Bei einer nicht zusammenhängenden Eisdecke mußte dafür manchmal auch ein kleines Boot benutzt werden. Es gehörte sicherlich einiger Mut dazu, unter solchen Bedingungen die Post und dringend notwendige Güter wie Arzneimittel zu besorgen. Kam Nebel dazu, bedurfte es mehr als nur eines besonderen Geschicks, den Weg zu finden.



Erst das Flugzeug und später der Hubschrauber machten der Notwendigkeit ein Ende, winters über das zugefrorene Wattenmeer zu marschieren. Zumindest die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern wird auch bei Schlechtwetter gewährleistet, weil die Flugzeuge notfalls ohne Landung ihre Sendungen über den Inseldörfern abwerfen können. Nur der Speiseplan in Privathaushaltungen und gastronomischen Unternehmen kann schon etwas eintönig werden, wenn im Winter die Fährschiffe längere Zeit nicht in Fahrt sind. Doch davon abgesehen mag die Weltabgeschiedenheit im Zeitalter drahtloser Kontakte zur übrigen Welt für die Betroffenen so reizlos auch wieder nicht sein.

Die Fahrkarte im Lokalverkehr vom Festlandhafen auf die Insel berechtigt in der Regel auch zur Benutzung der Inselbahn, deren Anteil auf manchen Fahrkarten separat im Gesamtfahrpreis ausgewiesen wird. Da die Reedereien entweder Privatfirmen oder in kommunalem Besitz sind, müssen ihre Jahresrechnungen möglichst mit einem Gewinn oder zumindest ausgeglichen abschließen. Das ist sicherlich nicht leicht, wenn man neben den laufenden Kosten die für den Neubau eines Schiffes notwendigen Ausgaben berücksichtigt.

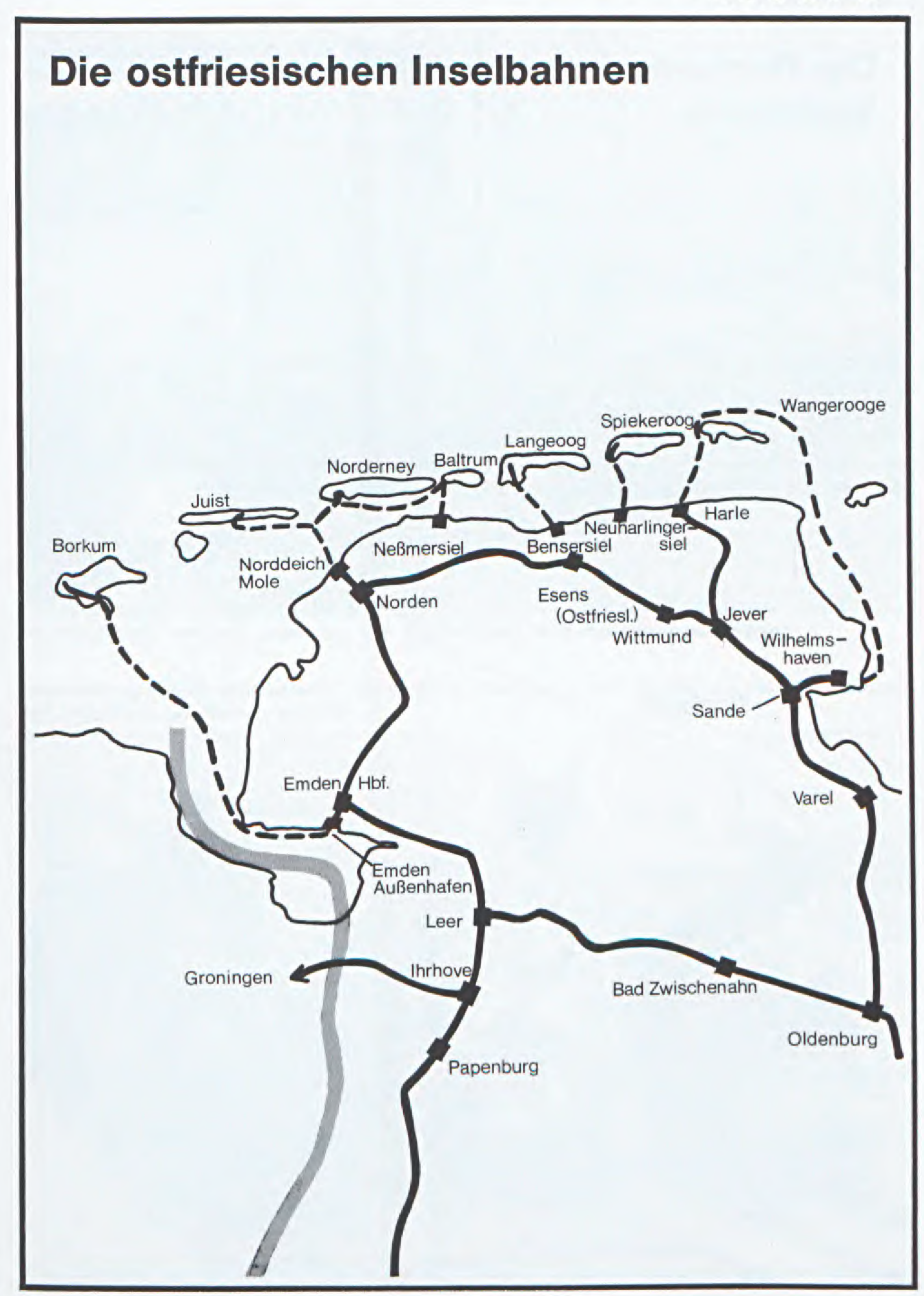
So wird klar, warum die Fährdienste relativ teuer sind. Allerdings gibt es von Insel zu Insel Preisunterschiede und spezielle Ermässigungen. Im allgemeinen kostet heute eine Zwei-Monate gültige Rückfahrkarte von der Küste zum Inselort zwischen 30 und knapp 40 Mark. Lediglich die am häufigsten verkehrende Norderney-Fähre ist wesentlich billiger. Auch werden für Tagesgäste ermäßigte Tagesausflugskarten ausgegeben, die meist nur unwesentlich über dem Fahrpreis einer einfachen Überfahrt liegen. Besondere Ermäßigung erhalten – nur in der Verbindung Insel – Festland und zurück – die Inselbewohner.

Die Fahrkarten können auf dem Festland entweder in den Fahrkartenausgaben der Reedereien am Anleger erworben werden oder noch beim Zahlmeister an Bord. Die Fahrkartenkontrolle findet meist beim Verlassen des Schiffes an der Gangway statt. Darüber hinaus hat Juist Bahnsteigsperren auf dem Inselbahnhof, der wegen der Kontrolle nur mit Bahnsteigkarten bei Ankunft oder Abfahrt eines Zuges benutzt werden darf. In den Zügen findet auf den Inseln gewöhnlich keine Kontrolle statt, außer auf Wangerooge. Für die Benutzung der Züge im Inselverkehr muß jedoch überall laut Tarif bezahlt werden.

Auch das über kleines Handgepäck hinaus gehende Reisegepäck, vom Koffer an aufwärts, muß vor Besteigen des Schiffes oder bei der Rückfahrt des Zuges zumindest in der Saison, bei manchen Inseln ganzjährig, aufgegeben werden. Es wird heute in der Regel in Gepäckcontainern befördert und am Ziel bereitgestellt.

Eine Eigenart des Zolls haben sich seit ein paar Jahren alle Insel-Reedereien zu eigen gemacht: Die sogenannte Butterfahrt. Nachdem für solche zollfreie Fahrten in See, bei der das als Butterfahrer deklarierte Schiff theoretisch über die Drei-Meilenzone hinaus ins offene Meer fahren muß, längst schon Unternehmen weit aus dem Binnenland teilweise zum Fahrpreis von nur einem Pfennig (!) Käufer von zollfreien Waren anlockten, mochten auch die Insel-Reedereien nicht abseits stehen. In der Saison bieten sie den Kurgästen nun meist zum Preis von fünf Mark pro Person die Möglichkeit zur zollfreien Einkaufsfahrt in See an, wobei Butter und Tabakwaren und einige andere Kleinigkeiten relativ billig gekauft werden können. Diese Fahrten kommen, soweit es sich um Inseln mit Inselbahnanschluß handelt, auch der Inselbahn zugute, weil ja die Butterfahrer mit dem Zug zum Anleger gebracht werden müssen.

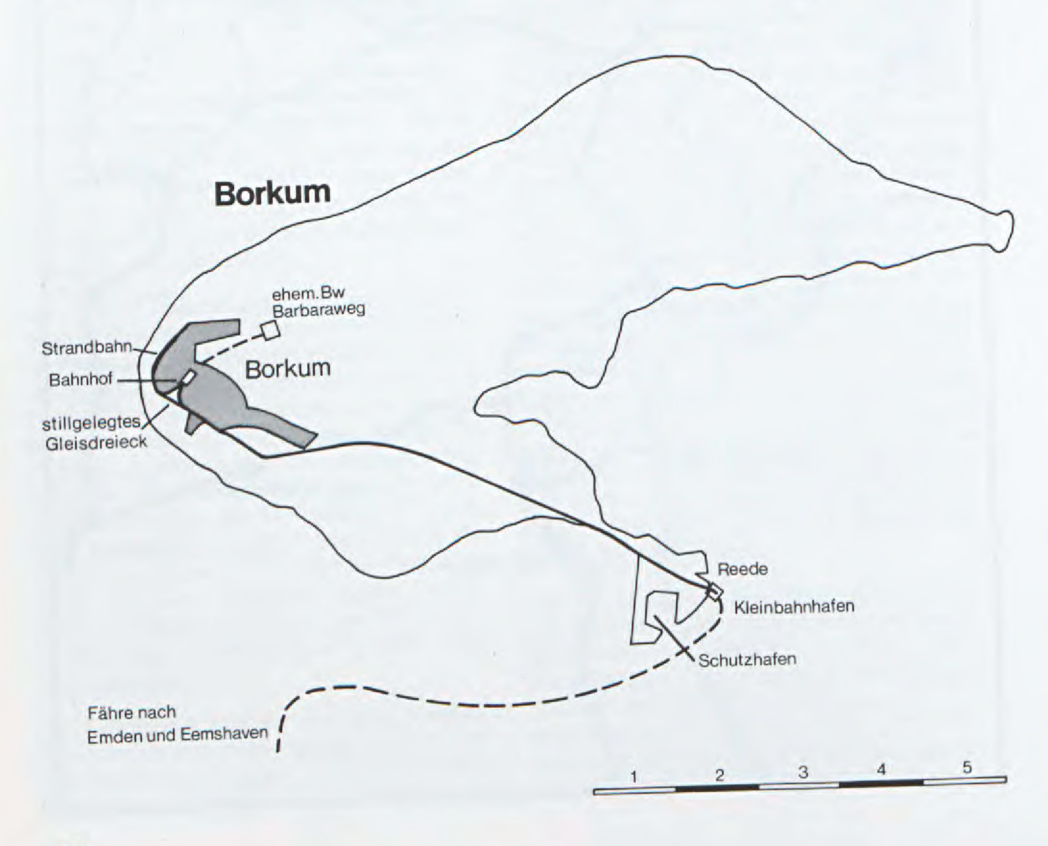
Die Butterfahrten sind aber nur ein Programmpunkt. Viel älter sind die überall praktizierten 'Lustfahrten' in See zu Seehundsbänken, dem Großschiffahrtsweg nördlich der Inseln in der Nordsee und zu Nachbarinseln sowie nach Helgoland. Auch diese zusätzlichen Angebote bedeuten zusätzliche Einnahmen für die Inselbahnen.

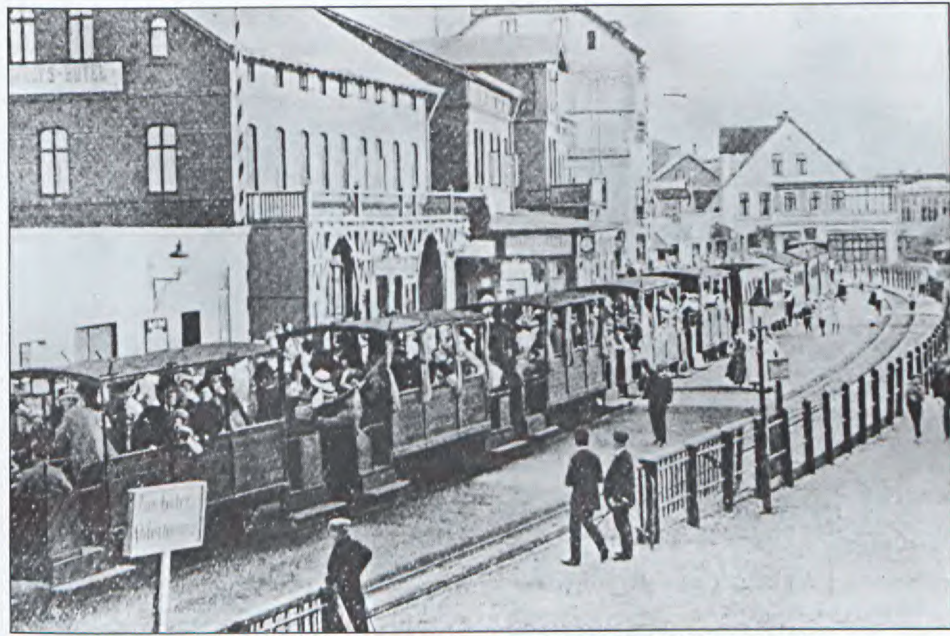

Die ostfriesischen Inselbahnen
Wangerooge
Spiekeroog
Langeoog
Norderney
Baltrum
Juist
Borkum
Harle
Neuharlinger-
siel
Neßmersiel
Bensersiel
Norddeich
Mole
Norden
Esens
(Ostfriesl.)
Jever
Wittmund
Wilhelms-
haven
Sande
Emden
Hbf.
Varel
Emden
Außenhafen
Leer
Groningen
Ihrhove
Bad Zwischenahn
Oldenburg
Papenburg

Die Borkumer Kleinbahn

Mit 36 Quadratkilometern ist Borkum die westlichste der Ostfriesischen Inseln, auch die größte. Gut 30 Kilometer vom Festland entfernt und schon näher zur niederländischen Küste gelegen, weist Borkum heute bei einer Einwohnerzahl von rund 8000 mehr als 18000 Fremdenbetten auf und verzeichnet hinter Norderney die zweithöchste Gästezahl. Auch bezüglich seiner Inselbahn nimmt Borkum eine besondere Stellung ein.

So nennt sich die Bahn mit der ausgefallenen Spurweite von 900 mm noch heute offiziell Borkumer Kleinbahn, nicht Inselbahn. Sie ist als einzige aller Bahnen zweigleisig und von den bestehenden Nordsee-Inselbahnen mit 7,5 km die mit Abstand längste. Die Borkumer Inselbahn, um bei diesem Begriff zu bleiben, wurde von der Bauunternehmung Habich & Goth erstellt. Diese Firma war in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts unter anderem beim Bau des Ems-Jade-Kanals beschäftigt und hatte dort eine Feldbahn eingerichtet, deren Lokomotivpark auf Borkum zum Einsatz gelangen sollte. Die Feldbahn hatte eine Spurweite von 900 mm.





Zug mit offenen Personenwagen auf dem Bahnhof Borkum in den zwanziger Jahren

Lokparade zum 50jährigen Bestehen der Borkumer Kleinbahn im Jahre 1938, von links die Lokomotiven „Münster“, „Borkum“ und „Leer“





Dampflokomotive „Dollart" rangiert auf dem Überweg Hindenburg-Straße am Bahnhof Borkum



Dampf-Sonderzug zum 80-jährigen Bestehen der Borkumer Kleinbahn im Wäldchen Greune Stee, 16. 6. 1968

Im Herbst 1887 begannen nach mehrjährigen Planungen die Bauarbeiten, und am 15. Juni 1888 nahm die neue Borkumer Inselbahn als erste mit Lokomotiven betriebene Inselbahn den Verkehr auf. Die Strecke zwischen der Dampferanlegestelle und dem neuen Inselbahnhof war 7,5 km lang. Sie verlief im Bereich des Ortes Borkum teilweise auf einer Trasse, die schon seit 1879 einer von Pferden betriebene Güterbahn gedient hatte. Diese alte Materialbahn wies eine Stammlänge von rund fünf Kilometern auf und hatte eine Reihe von Abzweigungen. Die Borkumer Kleinbahn & Dampfschiffahrt AG, wie sie seit 1903 hieß, war eine richtige Privatbahn im Besitz der Emdener Firma Habich & Goth. Die Gemeinde Borkum beteiligte sich nicht finanziell an der Bahn. Von 1903 an gehörten die Anteile der Bahn weitgehend der Reedereigesellschaft AG Ems, Emden, deren hundertprozentige Tochter die seit 1964 in eine GmbH umgewandelte Bahn auch jetzt noch ist.

Der Dampferanlegeplatz auf Borkum bestand in den ersten Jahren aus einer Holzbrücke, auf der die Kleinbahn fuhr. Dieser Streckenabschnitt und der anschließende Teil waren regelmäßig der Flut ausgesetzt, so daß nachhaltige Beschädigungen nicht ausblieben. Die Inselbahn mußte mehrfach Teile ersetzen, die vom Meer zerstört wurden.

Von Anfang an war die Eisenbahn auf Borkum nicht nur für den Personenverkehr zwischen Anleger und Ort zuständig sondern auch in der Güterbeförderung. Bedenkt man den Vorläuferbetrieb, der eine reine Güterbahn war, so wird das noch deutlicher.

Eine dritte Bedeutung sollte der Borkumer Bahn in dem Augenblick zufallen, als Kaiser Wilhelm II. aus Borkum eine Garnison machte.

Mit Millionenaufwand zogen Bauarbeiter auf der Insel Kasernen und Militäranlagen hoch. 1908 entstand der Borkumer Hafen. Da sich die neuen Aufgaben für die Kleinbahn abzeichneten, wurde im selben Jahr im Zuge eines besonderen Ausbaus ein zweites Gleis neben dem Stammgleis verlegt. Die Kaiserliche Marine erstellte außerdem in Verlängerung der Stammstrecke eine Neubaustrecke in den Ostteil der Insel, die länger als die Stammbahn war. Hinzu kamen zahlreiche Anschlußgleise zu den Gefechtsstellungen in den Dünen. Eigene Werkstattanlagen der Kommandantur Borkum entstanden am östlichen Ortsrand von Borkum am Barbaraweg. Dort unterhielt die Marine den ihr gehörenden Fahrzeugpark.

Erstaunlicherweise überstand die Festung Borkum den I. Weltkrieg ohne Schaden und wurde auch nicht demontiert, so daß in den dreißiger Jahren eine nochmalige Ausbau-

ung der Militäranlagen durch den Bau eines Militärflugplatzes, eines neuen Hafens und weiterer Batteriestellungen stattfand. Um die Direktzufahrt vom Hafen ins Ostland zu ermöglichen, bauten die Militärs neben anderen Gleiserweiterungen auch eine knapp zwei Kilometer lange westliche Umgehungsstrecke am Ort Borkum vorbei. Alles in allem war nun das Gleisnetz auf der Insel weit über 30 km lang. Die Militärbahn hatte sogar eigene Personenwagen für den Mannschaftstransport. Bei einer zivilen Einwohnerzahl von rund 5000 erreichte Borkum im II. Weltkrieg zusätzlich mehr als das Doppelte durch Militärbelegung. Der Badebetrieb war in den letzten Jahren des II. Weltkriegs so gut wie eingestellt.

Borkum war als strategisch wichtiger Ort im II. Weltkrieg Ziel mehrerer Angriffe feindlicher Verbände. Dabei blieben die Folgen nicht nur auf militärische Einrichtungen beschränkt. 1944 zerstörten Bombenflugzeuge die Güterabfertigung. Auch eine Dampflokomotive wurde getroffen, wobei das Personal ums Leben kam.

Nach dem Krieg entfernte man bis 1947 alle militärischen Strecken. Der Militär-Fahrzeugpark ging zum Teil auf die Borkumer Inselbahn über, Schwellen und Schienen gelangten an verschiedene Festlandbahnen. Die alte Marine-Werkstatt westlich des Ortes wurde von der Inselbahn in Beschlag genommen. Erst 1958 gab die Bahn diesen vom Bahnhof anderthalb km entfernt liegenden Stützpunkt auf und konzentrierte sich ganz auf die jetzt noch benutzten Hallen am Inselbahnhof.

Das Militär hatte auf Borkum ein gut ausgebautes Beton-Straßennetz vom Hafen zum Ort und zu den Gefechtsstellungen im Ostland hinterlassen. Dies war in den sechziger Jahren Anlaß, einen Omnibus- und Speditionsdienst aufzunehmen. Während eine Buslinie ins Ostland führt, ist die zweite eine regelrechte Schienenersatzstrecke zwischen Reede und Bahnhof.

Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in unmittelbarer Nähe des Borkumer Bahnhofs entstand ein zentraler



Diesellok „Leer" mit Personenwagen 57,52 und 42 im Bahnhof Borkum am 12.6.1955





Militärbahn mit Marinelok und Soldatentransport im Ostland, Sommer 1935

Busbahnhof, den die fünf vorhandenen Omnibusse anlaufen. Neben dem Linienverkehr besorgen die Busse auch einen Ausflugsverkehr für Touristen bei Inselrundfahrten. Die Busse tragen übrigens alle Namen von Fischarten, der einzige Gelenkbus führt die zweideutige Bezeichnung „Zitteraal". Der Plan, die Schmalspurbahn vollständig durch bahneigene Omnibusse abzulösen, wird derzeit nicht mehr verfochten.

Wohl verlagerte die Borkumer Kleinbahn seit 1964 den Güterverkehr von der Schiene auf die Straße. Das war bedingt durch die Umstellung des Fährbetriebes auf Autofähren. Nachdem der Planverkehr zwischen Emden und Borkum nur noch mit Autofähren abgewickelt wird, die rund 50 Personenwagen und auch Lastwagen mitnehmen können, ist das zeitraubende Umladen von Gütern nicht mehr erforderlich. Damit konnten die Güteranlagen am Kleinbahnhafen und am Bahnhof aufgegeben und der gesamte Güterwagenpark verschrottet werden. Post, Expreßgut und Stückgut werden seither auf der Straße durchgehend befördert. Der Packwagen läuft im Inselbahnzug nur noch für Koffer und Fahrräder sowie Kinderwagen mit.

Dampfzug mit Lok „Borkum" von der Reede kommend kurz vor dem Ort





Schienenbus T 2 an der Reede, im Hintergrund Motorschiff „Wappen von Juist“, 3. 5. 1975

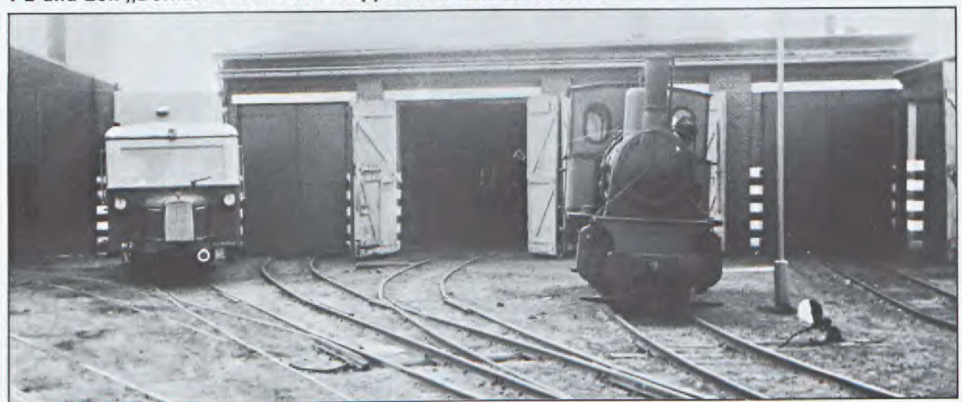
Lok „Münster“ mit Personenzug an der Reede, daneben Autofähre „Ostfriesland“, 3. 8. 1974





Zug am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg, 3. 8. 1974

T 2 und Lok „Borkum" vor dem Schuppen in Borkum, 3. 5. 1975



Triebwagen T 2 durchfährt das neue Deichtor auf der letzten Fahrt zur Reede vor dem Weitertransport zur Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen





Lok „Münster" mit Zug bei der Ausfahrt aus Borkum Bahnhof in Richtung Reede, 3.8.1974

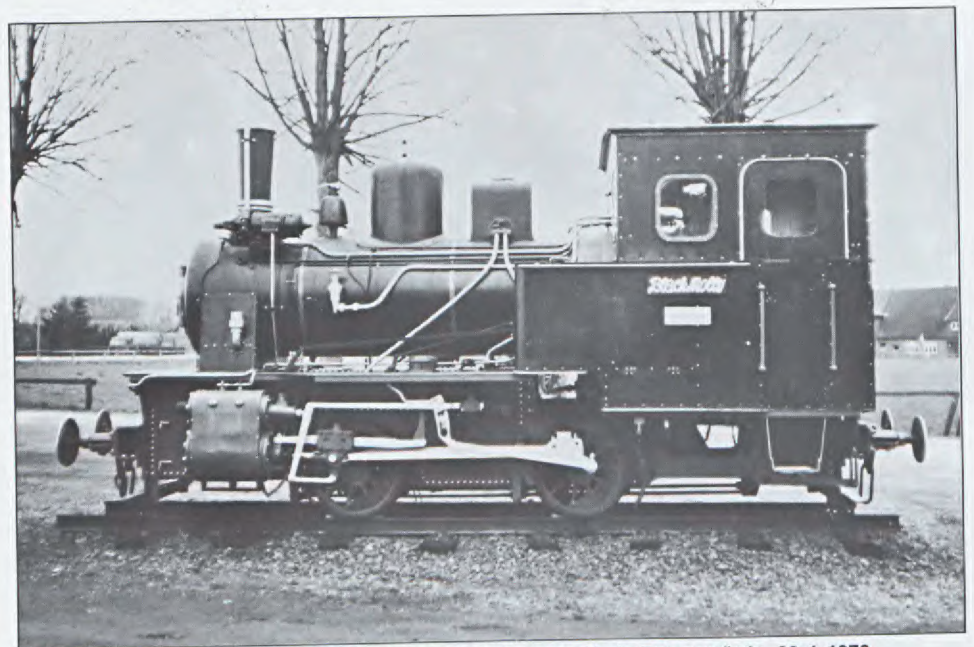
Lediglich Kohlenladungen für die unter dem traditionellen Namen weiterhin als Heizmaterialienhandlung bestehende Tochterfirma Habich & Goth rollten bis 1973 weiter auf der Schiene. Dafür standen zum Schluß vier Selbstendladewagen der ehemaligen Kerkerbachbahn zur Verfügung, die von 1000 mm auf 900 mm umgespurt worden waren.

Nach Einführung des „Roll on – Roll of", kurz Ro-Ro-Verkehr genannten Betriebes ruht seit 1968 im allgemeinen bei der Borkumer Inselbahn der gesamte Schienenverkehr zwischen Ende Oktober und Mitte März. Jedoch ist bei starkem Andrang, der die Kapazität der Busse übersteigt, auch in dieser Zeit der Einsatz von Zügen zwischen Bahnhof und Reede möglich. Die Wintermonate werden von der Bahn dazu genutzt, den in der Saison strapazierten Fahrzeugpark in Ordnung zu bringen und die zweigleisige Strecke zu warten.

Wie sehr sich auf Borkum, wie allen anderen Inseln, das Saisongeschäft auf die Beförderungszahlen auswirkt, mögen ein paar Zahlen verdeutlichen. 1976 wurden mehr als die Hälfte aller Reisenden in den drei Monaten Juni, Juli und August in den Zügen und Schiffen gezählt. Die übrigen verteilten sich, und das auch noch sehr ungleichmäßig, auf die verbleibenden neun Monate.

Die Borkumer Kleinbahnstrecke beschränkt sich nach den seit 1968 erfolgten Umstellungen wieder auf ihre alte Stammlinie. Alle Anschlüsse wurden abgebaut, darunter auch die sogenannte Strandbahn. Auf ihr verkehrten zeitweise zwischen dem West- und Ostbad Personenzüge. Die Strandbahn war über ein Gleisdreieck sowohl direkt vom Bahnhof Borkum wie auch von der Reede zu erreichen.

Die 20minütige Fahrt auf der zweigleisigen Stammstrecke führt heute vom bahneigenen Alten Hafen, auch Kleinbahnhafen genannt, an den Militäranlagen vorbei. Unmittelbar neben dem Kleinbahnhafen befindet sich der weitaus größere Schutzhafen für



Dampflok „Borkum“ als „Black Molli“-Denkmal in Bevern, Kreis Bremervörde, 28. 1. 1978

Personenzug neben Fähre „Rheinland“ in Borkum Reede, 8. 8. 1979





Soeben nach 20minütiger Fahrt von der Reede im Bahnhof Borkum eingetroffen. Es herrscht lebhafter Publikumsverkehr auf dem Bahnsteig, 8. 8. 1979

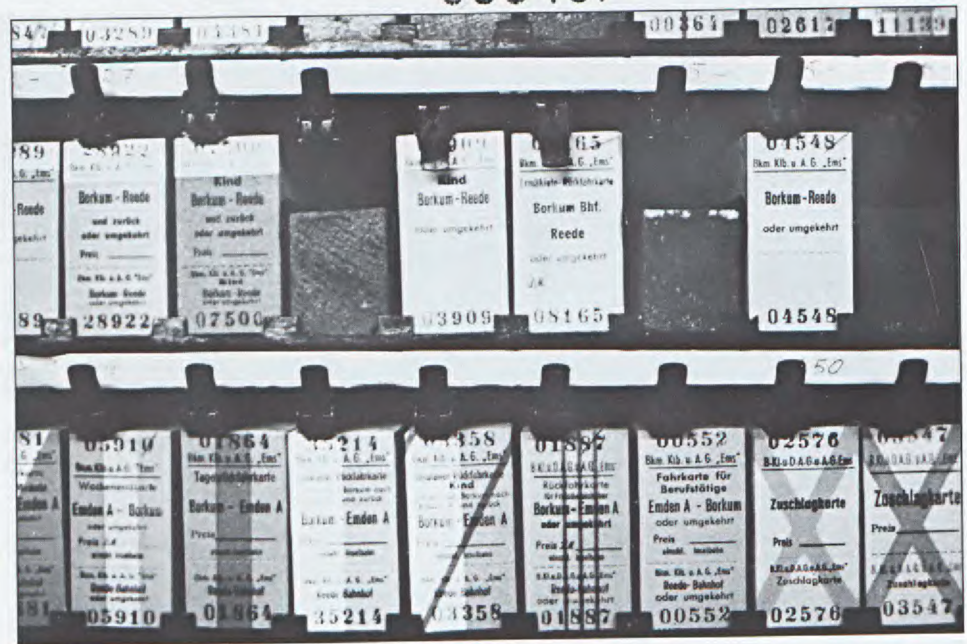
Bundesmarine und zivile Schiffe. Der Übergang von den Fährschiffen auf die bereitstehenden Personenzüge erfolgt über eine Passagierbrücke, auf der bei der Rückreise zum Festland wie bei einer ähnlichen Brücke in Emden bei der Hinfahrt die Fahrkarten kontrolliert werden. Es sind zwei Gleise am Anleger vorhanden, so daß bedarfsweise auch zwei Züge abgefertigt werden können. Für drei Fähren ist Platz am Anleger. Den Personengleisen an der Reede auf der nördlichen Seite gegenüber liegt noch das Gütergleis, das früher auch von Personenzügen benutzt wurde und heute als Reserve dient.

Die Inselbahn fährt dann über das nicht eingedeichte Land zwischen Reede und deichgeschütztem Inselkern unmittelbar neben der Betonstraße bis zu einem Deich, der sich



Die Gleisbau-Rotte auf freier Strecke bei der Arbeit





Blick in den Fahrkartenschrank des Bahnhofs Borkum

etwa in der Streckenmitte befindet. Dahinter erstreckt sich ein angepflanztes idyllisches Wäldchen, hinter dem die geschlossene Siedlung beginnt, in der der Haltepunkt Jakob-van-Dyken Weg liegt. Dort halten alle Züge. Einige mit Andreaskreuzen gesicherte Bahnübergänge erschweren den Bahnbetrieb. Obwohl die Züge nur mit Tempo 20 km/h fahren, kommt es immer wieder zu Unfällen.

In einem weiten Bogen erreicht die Strecke dann den günstig zum Ort gelegenen Inselbahnhof, nachdem zuvor linkerhand die Betriebsanlagen passiert worden sind. Auch auf dem Personenbahnhof Borkum sind zwei Gleise vorhanden. Das früher weiter in Richtung Ostland zu den Militäranlagen und den Betriebsanlagen der Marinebahn an der Barbarastraße führende Gleis liegt über den Bahnhof hinaus noch auf etwa 200 Meter Länge, um Rangiermanöver mit langen Zügen zu ermöglichen. Normalerweise setzt unmittelbar nach Ankunft eines Zuges die Lokomotive wieder um, um den nächsten Zug zur Reede oder die Leerwagen ins Depot zu bringen. Da auch am Bahnhof selber Kraftverkehr, unter anderem mit Taxen, herrscht und ein großer Publikumsverkehr vom Strand her kreuzt, muß ein allerdings nicht allgemein für Kraftfahrzeuge freigegebener Überweg von der Bismarckstraße ständig durch einen Betriebsbediensteten bei den Rangiermanövern gesperrt werden. Bei Ankunft eines voll besetzten Zuges von der Reede an schönen Sommertagen mit entsprechendem Publikumsandrang durch Einheimische und Schaulustige, die Neuankömmlinge abholen wollen, ist das Gedränge am Bahnhof Borkum geradezu beängstigend. So sind Verkehrsaufkommen und selbst Betriebsumfang des Bahnbetriebes auf Borkum in Ostfriesland heute noch einmalig.

Neben Wangerooge war Borkum unter den Ostfriesischen Inseln der einzige Betrieb, der von Anfang an und bis in die sechziger



Der Innenraum des Personenwagens 18 der Borkumer Kleinbahn, man beachte die Sitzplatzanordnung mit Quer- und Längsbänken



Lok „Münster“ auf der Fahrt in Richtung Reede am Ortsrand von Borkum, 29. 6. 1969



Jahre hinein über Dampflokomotiven verfügte. Infolge der durch den Unterbau aus Sand gegebenen Verhältnisse können schwere Fahrzeuge nicht eingesetzt werden, so daß fast ausschließlich zweiachsige Lokomotiven verkehrten. Borkum bot bis 1978 außerdem die Besonderheit von gleich zwei Wismarer Schienenbussen des EVA-Typs. Alle Lokomotiven der Bahn tragen anstelle einer Betriebsnummer einen Namen.

Die beiden ersten Dampflokomotiven waren Bauloks und stammten von Krauss. Sie hießen „Moritz" und „Melitta". Vom selben Werk kam als Neubau im Eröffnungsjahr eine etwas stärkere Maschine, die den Namen „Borkum" erhielt. Danach beschaffte die Bahn vor und nach dem I. Weltkrieg insgesamt drei Loks von Hohenzollern und dann zwischen 1925 und 1941 noch drei Maschinen von Orenstein & Koppel. Die Kleinbahn verfügte nie über mehr als fünf einsatzfähige Loks gleichzeitig.

Dafür hatte die Marine aber weitere Maschinen und wandte sich frühzeitig dem Motorbetrieb zu. Für die gestiegenen Leistungen im II. Weltkrieg standen der Borkumer Inselbahn drei Dampfloks einer Baufirma leihweise zur Verfügung. Die Marine hatte zu jener Zeit drei Diesellokomotiven und einen Schienenbus. Die Inselbahn, die bis dahin nur über eine Motordraisine verfügt hatte, erwarb einen ähnlichen. Mit den Diesel-loks gingen nach 1945 auch der Marine-Schienenbus und zwei dazu passende Anhänger in den Besitz der Inselbahn über.

Die Dampflokomotiven wurden nach Beschaffung einer fabrikneuen Diesellok 1957 ganz in Reservedienste abgedrängt. Im Gegensatz zu den vorher ausgemusterten und verschrotteten Loks bleiben jedoch die letzten beiden, „Borkum" und „Dollart" der Nachwelt erhalten. Nachdem die „Borkum" (II. Besetzung) sogar 1968 noch zur 80-Jahr-Feier der Bahn festlich geschmückt im Plandienst und vor Sonderzügen zu Ehren gekommen war, stand sie lange Zeit mit der damals schon untersuchungspflichtig abgestellten „Dollart" im Schuppen. Während die „Borkum" dann als eine Art Denkmalslok an ein Lokal in Bevern bei Bremervörde verkauft wurde, blieb die andere Lok der Insel erhalten. Die „Dollart" steht jetzt, von der Inselbahn gepflegt, wettergeschützt und mit einem gegen Bubenhände schützenden Zaun versehen am neuen Hallen-Wellenbad, direkt neben dem Kurhaus. Sie soll so weiterhin an die Dampftradition auf der Insel erinnern.

Die beiden Wismarer Schienenbusse, für die seit Jahren kaum mehr Einsatzmöglichkeiten gegeben waren und die nur noch sehr selten für Sonderfahrten aus dem Schuppen geholt wurden, gelangten an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und den Deutschen Eisenbahn-Verein. Sie werden so der Nachwelt erhalten bleiben. Die vorgesehene Umspurung des ersten Wagens von 900 auf 750 mm für den Einsatz auf der Jagsttalbahn erwies sich als problematisch. Und auch der 1978 nach Bruchhausen-Vilsen überführte zweite Wagen wird

Diesen Briefstempel verwendet die Borkumer Kleinbahn in Erinnerung an die Dampflokzeit noch heute









Zur 80-Jahr-Feier der Borkumer Kleinbahn kam sogar noch einmal ein Dampfzug zum Einsatz: Lok „Borkum" mit Personenwagen 2 und 38 (Kaiserwagen) am 17.6.1968 auf der Strandbahn



Talbot-Selbstentladewagen, von der Kerkerbachbahn übernommen, auf dem Gleisanschluß der Firma Habich & Goth, 23.6.1969

dort vermutlich auf der Meterspurstrecke kaum eingesetzt werden, zumal mit dem T 41 der Steinhuder Meer-Bahn, der durch Ersatzteilspenden eines Sylter Schienenbusses wieder fahrfähig gemacht wurde, ja ein Schienenbus im Einsatz steht.

So hat sich der Fahrzeugpark auf Borkum merklich gelichtet. Neben den drei Dieselloks „Leer", „Emden" und „Münster" sind es vor allem die verbliebenen 17 Personenwagen, die die Bahn reizvoll erscheinen lassen. Stehen doch hier täglich fast stilvoll erhaltene Kleinbahnwagen im täglichen Einsatz, wie es sie in dieser Art selbst bei deutschen Museumsbahnen selten gibt. Vormals auch in Borkum übliche Zweiachser verschiedener Bauart und Hersteller, darunter sogar offene Eigenbau Sommerwagen, sind längst einheitlichen Vierachsern gewichen, deren jüngste freilich auch schon mehr als fünf Jahrzehnte alt sind. Neben fabrikneu für Borkum beschafften Fahrzeugen befinden sich darunter auch sechs Wa-

Fahrzeuge der Borkumer Kleinbahn

Name bzw. Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Dampflokomotiven:			
Melitta	Krauss	1876	Baulok, 1908 ausgemustert
Moritz	Krauss	1876	Baulok, 1925 verkauft
Borkum (I)	Krauss	1888	fabrikneu erworben, 1925 verkauft
Emden	Hohenzollern	1908	1948 verkauft
Aurich	Hohenzollern	1910	1948 ausgemustert
Münster	Hohenzollern	1925	1948 ausgemustert
Leer	O&K	1925	1944 durch Bomben zerstört
Borkum (II)	O&K	1937	1969 abgestellt, 1976 Denkmal in Bevern
Dollart	O&K	1940	1978 Denkmal in Borkum
Triebwagen:			
1	Wismar	1940	1976 an DGEG verkauft
2	Wismar	1939	1947 von Marine übernommen, 1978 an DEV abgegeben
3	Draisinenbau	1937	1947 von Marine übernommen, 1971 ausgemustert
Diesellokomotiven:			
Emden	Henschel	1942	1947 von Marine übernommen
Leer	DWK	1935	1948 von Marine übernommen
Münster	Schöma	1957	fabrikneu erworben

Sämtliche Triebfahrzeuge sind zweiachsig.

Außerdem waren insgesamt über 250 Güterwagen im Einsatz, sowie 38 Personenwagen (zwei- und vierachsig) und diverse Pack- und Dienstwagen. Alle Fahrzeuge mit Doppelpuffern.

gen, die 1955 von der stillgelegten Bielefelder Kreisbahn kamen und von Meterspur auf 900 mm umgespurt worden sind.

Sämtliche Unterhaltsarbeiten an den Fahrzeugen werden in der Werkstatt der Inselbahn, vor allem während der Betriebsruhe im Winter, durchgeführt. Abgesehen von der Tatsache, daß die in ihrer Art auch bei einer Inselbahn heute einmaligen und museumsreifen Personenwagen seit Jahren einheitliche Außenreklame tragen, machen sie einen hervorragenden Eindruck und sind zweifarbig gestrichen. Ein Ersatz des überalterten Fahrzeugparks wird aber ebenso notwendig sein, wie eine Sanierung der Strecke. Die Bahnverwaltung selber bemerkt, daß eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren nicht denkbar erscheint, da in Spitzenzeiten Schiffe bis zu 1200 Menschen gleichzeitig nach Borkum bringen. Der Bau eines Hafens in Ortsnähe ist für Borkum ausgeschlossen, so daß immer die rund siebeneinhalb Kilometer zwischen Reede und Ort bewältigt werden müssen.

Überlegungen zielen daraufhin, den zweigleisigen Betrieb durch einen eingleisigen zu ersetzen, der allerdings unterwegs eine Ausweiche haben muß, da zum Teil zwei Zuggarnituren unterwegs sind. Inklusive eines Fahrzeugsparks, bestehend aus zwei neuen Lokomotiven und 20 Personenwagen würde die Sanierung der Inselbahn rund 15 Millionen Mark kosten. Diesen Betrag kann die Bahn trotz des ständig wachsenden Passagieraufkommens nicht selber erwirtschaften, so daß nur Landesmittel und Zuschüsse vom Bund helfen können, wie das beim Hafenbau auf Spiekeroog der Fall ist.

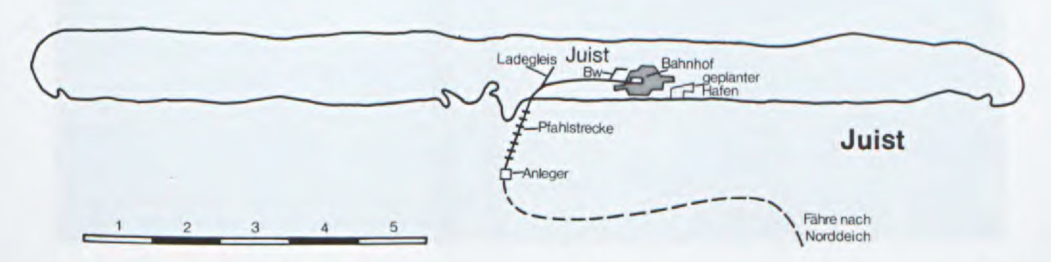
Die Juister Inselbahn

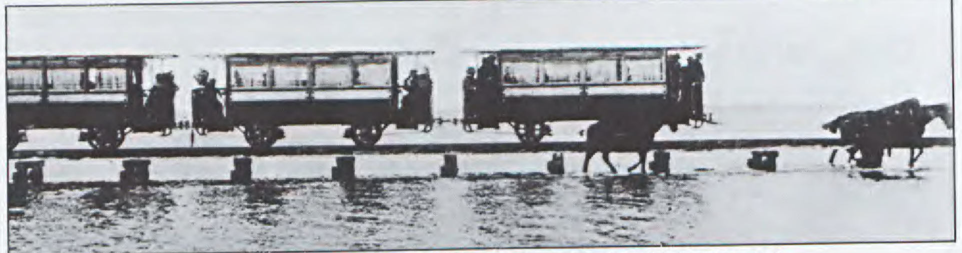
Wollte man die 17 Quadratkilometer große, im allgemeinen nicht einmal einen Kilometer breite Insel Juist in wenigen Worten im Unterschied zu anderen Nordseeinseln skizzieren, so müßte man ihr gehobenes Angebot, ein kleines bischen mehr Snobismus in positivem Sinn und konservatives Gebaren zubilligen; was keine andere der ostfriesischen Inseln und erst recht das nicht vergleichbare Sylt abwerten soll. Aber es ist nun einmal das autofreie Juist, das den letzten im täglichen Linienbetrieb verkehrenden Pferdebus vorweisen kann. Nur dort wird der Ankommende von den Inselfotografen gleich beim Anlegen des Schiffes während des Umsteigens in den Zug und später noch einmal am Bahnhof fotografiert. Und wo gibt es schon eine Kurkapelle in einem kleinen Pavillon unmittelbar vor dem Bahnhof?

Juist hat es trotz seiner 2800 Einwohner und 8000 Betten vermieden, größere Hotel- und Appartmentshäuser zuzulassen. Den Unterschied zur Nachbarinsel Norderney mit ihrem in den Himmel gewachsenen Ortsbild macht nichts so deutlich wie die anderthalbstündige Überfahrt auf dem „Frisia"-Schiff von Norddeich, denn das Schiff muß auf der Fahrt entlang der Juister Ostspitze zuvor bis dicht an Norderney heranmanövrieren.

Die Juister Inselbahn geht auf die nicht einmal ein Jahr betriebene Pferdebahn zwischen dem 1894 erbauten Anleger und dem Dorf zurück, die am 19. Juni 1898 eröffnet und schon im folgenden Jahr auf Benzolbetrieb umgestellt wurde. Sie wurde von der Dampfschiffsreederei Norden, Vorgängerin der heutigen Norden-Frisia-Reederei erbaut und betrieben. Der Anleger wurde später weiter ins Meer hinaus verlängert, so daß heute von den drei Kilometern Streckenlänge etwa ein Drittel im Wattenmeer liegt. Bei entsprechendem Wasserstand der Tide – und das ist bei Schiffsankunft fast immer der Fall – rollen die Züge auf einer Pfahlstrecke unmittelbar über den Wellen dahin, die oft sogar das Gleis überspülen, das dann für den Fahrgast unsichtbar ist. Es ist ein merkwürdiger Anblick, mit einem Eisenbahnzug mitten durchs Meer zu fahren.

Diese Konstruktion ist den Angriffen der See besonders preisgegeben und bedarf sorgfältigster Unterhaltung. Jedoch wäre aus strömungstechnischen Gründen der Ersatz dieser merkwürdigen Jochstrecke durch einen festen Damm nicht sinnvoll gewesen. Der Streckenteil wurde im Winter 1947 zerstört und mußte durch eine neue, gleichartige Strecke östlich davon ersetzt werden.



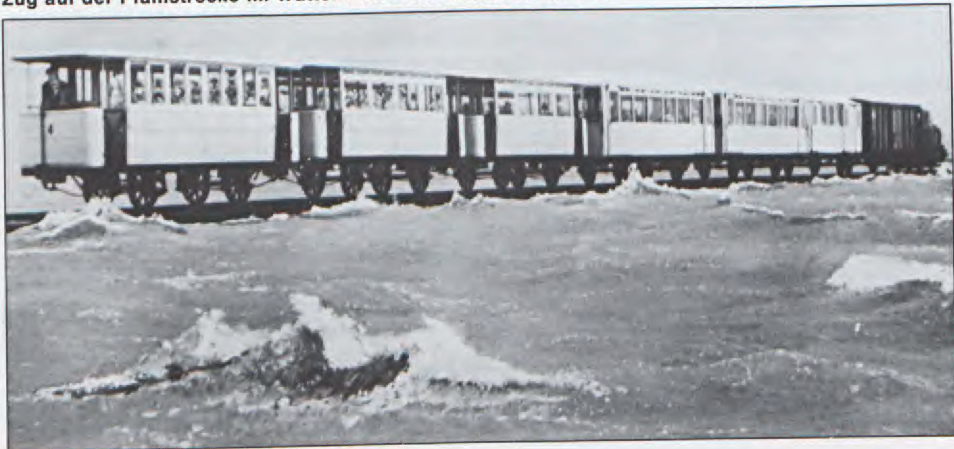


Juister Pferdebahn auf der Strecke im Wattenmeer im Jahre 1897 (Foto: Brunke)



Benzollokomotive „Ricklef“ am alten Dorfbahnhof in Juist 1901 (Foto: Brunke)

Zug auf der Pfahlstrecke im Wattenmeer bei Hochwasser, 1960





Pferdebus in der Nähe des Bahnhofs auf dem Weg zur Siedlung Loog, 4.8.1971



Pferdebus auf der Linie zum Flughafen, 4.8.1971

Bei Ebbe sind beide Trassen besonders gut zu erkennen. Die alte verlief gerade vom Anleger in Richtung Insel, die jetzige führt in einer sanften Rechtskurve nach Osten. Sie ist einen halben Meter höher als die alte. Bis 1977 war die gesamte Inselbahnstrecke bei Hochwasser überflutet. Seither ist ein neuer Schutzdeich zum Wattenmeer hin erstellt worden, dessen Deichtor den Bahnhof absperrt. Auch die 500 Meter vom Bahnhof entfernt liegende Werkstatt liegt höher.

Der ursprüngliche Inselbahnhof lag näher zum Ort, wurde aber schon vor 1900 auf den heutigen Standort zurückgezogen. Das jetzige Bahnhofsgebäude stammt aus dem Jahre 1936. Wie es sich für eine gepflegtere Inselbahn gehört, war die von Juist zunächst mit einem crèmefarbenen Fahrzeugpark ausgerüstet. Nach Anschaffung der Triebwagen kam die nun gebräuchliche Einheitsfarbe grau-blau auf.

Außer der Stammstrecke zwischen Anleger und Bahnhof gab es seit 1911 ein zweites Gleis, dessen Reste noch erhalten sind und an einer nicht mehr oft benutzten Verladestelle im Dellert enden. Dieses Gleis wurde zunächst zur Strandbefestigung, dann auch für militärische Zwecke benutzt. In Juist wurde in den zwanziger Jahren im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung unmittelbar vor dem Kurhaus eine breite Strandtreppe errichtet. Die Konstruktion versank immer wieder im Dünensand, wurde wieder ausgegraben und schließlich aufgegeben, weil die Macht von Wind und Sand stärker war. Die Treppenstufen, wenigstens die oberen, werden heute



Der Anleger im Zustand des Jahres 1957 mit Lok „Carl“





Lok „Heinrich“ (II) bei Hochwasser als Triebwagenersatz vom Anleger kommend, 30. 4. 1979



Triebwagen 1 als Güterzug in Höhe der Werkstatt, 2. 5. 1975

Lok „Heinrich“ (II) am neuen Bahnhofs-Deichtor, 29. 4. 1979





Lok „Heinrich" im Hochwasser kurz vor dem neuen Deichtor, 30. 4. 1979

noch gern von spielenden Kindern ausgebuddelt, zumal eine schöne alte Postkarte aus alter Zeit auf das merkwürdige Schicksal der Treppe aufmerksam macht.

Juist bietet heute die größte Sammlung von Dieseltriebwagen aus der Produktion von Talbot, die alle von stillgelegten Meterspurbahnen kommen und mithin ein Kapitel Eisenbahngeschichte besonderer Art repräsentieren. Für viele Fahrzeuge war Juist Endstation eines ausgeprägten Wanderlebens. Die Triebwagen liefen früher in Ekkernförde, Euskirchen, Geilenkirchen, bei der Ruhr-Lippe Eisenbahn, der Kreis Altenaer Eisenbahn, der Mittelbadischen Eisenbahn und auf Sylt. Sie trafen nacheinander zwischen 1958 und 1971 ein und wurden in eigener Werkstatt beziehungsweise in der Hauptwerkstatt Norderney der Frisia für die Belange Juists umgebaut.

Auch die beiden Diesellokomotiven mit Namen „Carl" und „Heinrich" haben eine andere Herkunft. Beide stammen aus Herford, wobei die „Heinrich" zunächst noch ein Gastspiel auf Sylt gab.

Die Besonderheit der Wattenmeerstrecke bringt es mit sich, daß die sonst nur für den regen Güter-Pendelverkehr benötigten Dieselloks bei Hochwasser auch die Triebwagenanhänger ziehen müssen, weil dann die Triebwagen durch das salzige Seewasser Getriebeschäden erleiden könnten. Die Dieselloks sind dagegen gesichert. Bei zu hohem Wasserstand fahren aber auch die Dieselloks nicht und warten den Rückgang der Fluten ab.

Die Schienen sind nicht mehr zu erkennen. Wegen des Hochwassers wird das Deichtor geschlossen und der Zugverkehr eingestellt, 30. 4. 1979



Unmittelbar neben dem Personenbahnhof befindet sich die Güterumladestelle. Da Juist autofrei ist, versehen Pferdefuhrwerke den Gepäckzubringerdienst und die sonstigen Speditionsarbeiten. Die gummibereiften Pferdewagen pendeln werktags bei entsprechendem Güteraufkommen pausenlos zwischen Bahnhof und dem Ort. Das ist auf anderen autofreien Inseln auch nicht viel anders. Aber nirgends begegnet dort ein Gespann einem Pferdebus.

Juist hat zwei Pferdebuslinien. Die eine führt zum Flugplatz im Ostland, die andere in die Siedlung Loog im Westen. Im Sommer fahren die Pferdebusse mindestens in stündlicher Folge, sonst nach Bedarf. Die Wagenkästen bestehen übrigens nicht selten aus ehemaligen Dieselbussen, die entsprechend hergerichtet worden sind. Abfahrt der Pferdebusse ist auf dem Bahnhofsvorplatz.

Der Plan, die Inselbahn durch einen ortsnahen Hafen zu ersetzen, findet in Juist nicht ungeteilten Beifall. Die Reederei steht jedoch vor der Notwendigkeit, die Inselbahn entweder zu sanieren und den Anleger und die Wattenmeerstrecke kostspielig zu erneuern, oder den teuren Hafen anzulegen.

Dieser ist heute relativ leicht zu erstellen, weil beim Anschwemmen des neuen Bahnhofsdeichs vor einigen Jahren ein Bassin ausgebaggert wurde, das nur noch verbreitert und vertieft werden muß. So einfach, wie das klingt, ist die Sache zwar wieder auch nicht, technisch und finanziell aber durchführbar. Juist kann nach Erstellung

Triebwagen 1 auf der Pfahlstrecke im Wattenmeer



Fahrzeuge der Inselbahn Juist

Name bzw. Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Lokomotiven:			
Ricklef	Deutz	1899	11 PS, Benzollokomotive
Adolf	Deutz	1902	24 PS, Benzollokomotive
Hermann	Deutz	1913	36 PS, Benzollokomotive
Paul	KHD	1925	45 PS, Benzollok, umgestellt auf Diesel
Carl	KHD	1936	65 PS, Diesellok, 1968 verkauft
Heinrich	KHD	1952	120 PS, 1971 an DB (Wangerooge) verkauft
Carl (II)	KHD	1951	125 PS, 1966 von Herforder Kleinbahn erworben, dort Nr. 12
Heinrich (II)	KHD	1953	125 PS, 1970 von Sylter Inselbahn erworben, vorher Herforder Klb. Nr. 14
			Anmerkung: die Benzollokomotiven wurden vor 1939 ausgemustert bzw. auf Diesel umgestellt. Alle Loks zweiachsig.
Triebwagen:			
1	Talbot	1950	100 PS, 1958 von Eckernförder Kreisbahn erworben, dort Nr. 4
2	Talbot	1950	125 PS, 1964 von Ruhr-Lippe-Eisenbahn erworben, dort Nr. 6
3	Talbot	1950	125 PS, 1961 von Geilenkirchener Kreisbahn erworben, dort Nr. 101
4	Talbot	1955	2 x 140 PS, 1961 von Kreis Altenaer Eisenbahn erworben, dort Nr. 2
5	Talbot	1949	100 PS, 1971 von Inselbahn Sylt erworben, ursprüngl. Eckernförder Kreisb. Nr. 5
Durch Motorenausbau zu Personenwagen umgebaut:			
15	(Talbot)	(1949)	1971 von Inselbahn Sylt übernommen, dort Nr. 28
18	(Fuchs)	(1953)	1970 von Mittelbadischer Eisenbahn übernommen, dort Nr. 12
21	(Wismar)	(1938)	1970 von Mittelbadischer Eisenbahn übernommen, dort Nr. 14

Außerdem wurden in eigener Werkstatt sechs Personenwagen neu- bzw. umgebaut. Weiter sind 28 Güterwagen, vorwiegend Flachwagen, vorhanden.

eines solchen Hafens nicht tidefrei angelaufen werden. Um dieses zu erreichen, müßte eine Anlegestelle am Westen der Insel in Höhe des Flugplatzes gebaut werden. Von einem Eisenbahnfachmann wurde daher vorgeschlagen, statt des neuen Hafens die Inselbahn in Richtung Westen neu zu trassieren. Aber dort sind die Strömungsverhältnisse so unsicher, daß Wasserbau-Ingenieure von einer derartigen Lösung abraten.

Nach Lage der Dinge könnte mit dem Hafenbau etwa 1982 begonnen werden, so daß die Inselbahn bis 1985 zu ersetzen wäre. Es wurde angestrebt, eine Lösung gemeinsam mit dem Land Niedersachsen, der Reederei und der Inselgemeinde zu finden.

Die Gemeinde Juist bemühte sich verschiedentlich, eine Erhaltung der Bahn durch Sanierung mit öffentlichen Mitteln zu erreichen. Wirtschaftliche Gründe ließen dies je-



Lok „Carl" mit Sand-Güterzug am 30.4.1979

doch nach ihrer Darstellung scheitern. Außerdem habe ihr die Reederei mitgeteilt, daß Schmalspurfahrzeuge nur in Sonderanfertigung zu erhalten seien, da inzwischen zu wenige Bahnen mit Meterspur vorhanden seien. So lautet die offizielle Version in Rat und Verwaltung der Inselgemeinde. Mit Mehrheit hat der Juister Rat zuletzt im Herbst 1979 für den Hafenbau gestimmt.

Die Gemeinde Juist selbst strebt nicht an, die Bahn von der Reederei zu übernehmen, da die Kosten einer Bahnunterhaltung dann nur auf andere Träger verlagert würden. Andererseits scheint noch nicht ausdiskutiert, ob bei den ohnehin recht hohen Tarifen im Seeverkehr nicht der Bahnanteil entsprechend angehoben werden könnte. Wer nach Juist fährt, läßt sich die Fahrt schon etwas kosten. Und die Inselbahn ist mehr als nur ein Wahrzeichen Juists. Abgesehen vom Defizit der Juister Inselbahn wäre ansonsten nur die Gefahr einer schnellen Stillegung durch den Anleger und die Pfahlstrecke im Wattenmeer zu sehen, die dem Meer besonders ausgesetzt sind. Dagegen wäre der gut unterhaltene Fahrzeugpark auf Jahre hinaus verfügbar.

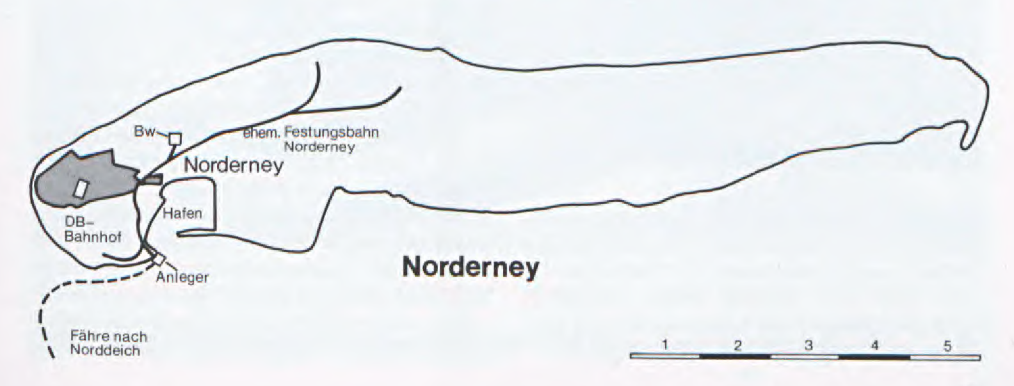
Die Bahn auf Norderney

Norderney, heute wie Wangerooge Niedersächsisches Staatsbad und ältestes Insel-Seebad vor der Küste Ostfrieslands, weist trotz seiner Größe merkwürdigerweise keine Eisenbahn auf. Obwohl von der Einwohnerzahl her größte und in der Fläche nach Borkum zweitgrößte Insel hat es nie einen öffentlichen Bahnbetrieb auf Norderney gegeben. Dennoch gibt es dort einen DB-Bahnhof mit Fahrkartenausgabe. Und eine Eisenbahn, sogar eine normalspurige, ist auf Norderney auch immerhin drei Jahrzehnte gefahren. Es war eine Militärbahn mit beschränkt öffentlichem Personenverkehr.

Bemühungen, eine Inselbahn zu bauen, gab es freilich auf Norderney verschiedentlich. So bildete sich 1913 eine Gesellschaft, die den Bau einer Straßenbahn forcierte. Doch erging es dieser Gesellschaft nicht besser als denjenigen, die schon vor der Jahrhundertwende eine Inselbahn hatten errichten wollen. Die Pläne verschwanden genauso sang- und klanglos von der Bildfläche wie ihre Initiatoren. Erst der Ausbau zur Seefestung nach dem Muster von Borkum brachte der Insel eine Eisenbahn, die vom Anleger aus in nordöstlicher Richtung am Ort vorbei zu den Militärstellungen in den Dünen und an den Strand führte. Die Militäranlagen galten als streng geheim. Fotografieren war verboten, weshalb von der Militärbahn auf Norderney nicht einmal im Inselarchiv Aufnahmen zu finden sind.

Ähnlich wie das auf Borkum der Fall war, wurde diese Militärbahn Ende der dreißiger Jahre noch einmal kräftig ausgebaut. Hatten zunächst nur eine Dampflokomotive und wenige Wagen genügt, kamen in den dreißiger Jahren zwei kleine Diesselloks und zwei Dampfloks hinzu. Für den Mannschaftstransport waren mehrere Draisinen und einige Personenwagen vorhanden, in denen bisweilen auch Zivilpersonen gefahren wurden, jedoch keine Badegäste. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Festungsbahn der Insel Norderney, wie sie offiziell hieß, betrug 20 km/h, für Draisinen 25 km/h. Die Normalspurgleise erreichten eine Streckenlänge von rund zehn Kilometern.

Norderney wurde im 2. Weltkrieg ganz für den zivilen Badebetrieb gesperrt. Die Einwohner sollten sogar evakuiert werden, was aber unterblieb. Immerhin brachte das Militär mehr als 15000 Mann zusätzlich auf die Insel. Die Festungsbahn führte außer den Güter- und Militärtransporten auch Fahrten





Diese auch für Gepäck geeigneten Bus-Kraftdroschken lösten 1959 die bis dahin auf Norderney zwischen Hafen und Stadt verkehrenden Pferdebusse ab.



vom Osten zum Ort durch, wofür ein Haltepunkt mit dem Namen „Stelldichein" eingerichtet wurde, der heute noch erhalten ist und manchem Kurgast Rätsel aufgeben wird. Dort stiegen die Soldaten ein und aus, wenn sie das Kasino besuchen wollten.

Nach nur dreißigjährigem Verkehr schlug der Normalspurbahn auf Norderney 1945 die letzte Stunde, als die Insel entmilitarisiert wurde und alles was an Militär erinnerte, wozu leider auch die Gleise gehörten, verschwinden mußte. Bis 1947 war die Inselbahn völlig verschwunden. Kaum irgendwelche Spuren erinnern 1980 noch an eine Eisenbahn auf Norderney.

Auch der DB-Bahnhof, der seit sieben Jahrzehnten als Fahrkartenausgabe auf Norderney besteht, hat mit dieser Bahn nichts zu tun gehabt. Er erinnert nur daran, daß Norderneys Bahnstation praktisch Norden ist und daß früher alle Kurgäste mit der Eisenbahn kamen. Man kann dort heute noch Fahrkarten in alle Welt kaufen. Norderney aber ist ansonsten heute die Autofahrer-Insel in der Inselwelt Ostfrieslands. Denn das Straßennetz wurde ausgebaut und ein dichter Fährverkehr zu attraktiven Preisen sorgt dafür, daß im Sommer tausende von Autos vom Festland übergesetzt werden. Wer

nicht mit dem eigenen Auto übersetzt, benutzt Taxis oder Omnibusse auf der Insel. Obwohl der Anleger nicht unmittelbar in Ortsnähe liegt, hat es nach dem 2. Weltkrieg nie wieder Pläne gegeben, ein umweltfreundlicheres öffentliches Verkehrsmittel auf Norderney zu errichten.

Allerdings ist der innere Bereich der Stadt Norderney inzwischen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und im Sommer ist die Parkplatzkapazität an vielen Stellen mehr als erschöpft. Selbst schwere Lastzüge gehören zum Bild.

Allerdings gibt es eine „gleislose Inselbahn", die als Strandexpreß im Sommer für die Bädergesellschaft zwischen Nordbadestrand und Kaiserstraße einen Pendelverkehr versehen. Es handelt sich um Elektrozüge mit dem Namen „Nixe" und „Delphin".

Zwischen Stadt und Ostbadestrand Weiße Düne versah seit 1956 ein VW-Gliederzug einen öffentlichen Liniendienst, der heute, wie auch die Hafenverbindung, vom gewöhnlichen Stadtbusverkehr übernommen worden ist. Die Omnibusse lösten 1959 in der Verbindung Hafen-Stadt die seit der Jahrhundertwende dort fahrenden Pferdegespanne ganz ab.

Immerhin ist Norderney, abgesehen vom Bundesbahn-Dienstgebäude, auch jetzt eisenbahnmässig nicht ganz ohne Befund. Die in Norderney beheimatete Reederei Norden-Frisia hat dort ihre Hauptwerkstätte und es werden nicht nur Arbeiten für die Flotte erledigt sondern auch für die Juister Inselbahn. Juister Fahrzeuge werden gelegentlich mit dem Schiff nach Norderney gebracht und dort behandelt. Es fehlt eigentlich nur noch ein kurzes Gleisstück für Probefahrten, und Norderney hätte wenigstens eine bescheidene „richtige" Inselbahn in Meterspurversion.

Das Wartehäuschen mit der Aufschrift „Bahnhof Stelldichein" erinnert auf Norderney an die einstige Festungsbahn



Der elektrisch betriebene „Strandexpreß" auf Norderney fährt direkt an der Nordsee entlang



Seiten 54–57 Auszug aus der Betriebsvorschrift von 1936 für die Festungsbahn Norderney ▶

Betriebsvorschrift

für den Verkehr auf der Festungsbahn der Insel Norderney.

A. Allgemeines.

1. Geltungsbereich.

Diese Vorschrift gilt für alle im Fahrdienst der Festungsbahn beschäftigten Marine- und Zivilpersonen und ist eine Ergänzung der bestehenden bahnamtlichen Dienstvorschriften. (Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Nebenbahnen.)

2. Bahnaufsicht.

Alle im Fahrdienst der Festungsbahn beschäftigten Personen haben den Anordnungen der vom Marineartillerienebenzeugamt mit der Leitung des Fahrdienstes beauftragten Aufsichtspersonen unbedingt Folge zu leisten.

B. Bahnbetrieb.

3. Gleisanlagen.

Die Instandhaltung der Gleisanlagen usw. der Festungsbahn ist Sache der Festungsbaudienststelle Norderney.

Fehlerhafte Stellen der Gleisanlagen und solche, auf denen die Geschwindigkeit nach Ziffer 9 herabgemindert werden muß, sind durch die vorgeschriebenen Signale für Langsamfahrt zu bezeichnen, desgl. solche Streckenteile, an denen Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden.

Sperrungen von Gleisen sind der Fahrdienstleitung umgehend mitzuteilen.

4. Fahrordnung.

Die Festungsbahn ist eingleisig verlegt und muß aus diesem Grunde und wegen der zahlreichen Kurven im unübersichtlichen Dünengelände mit besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit befahren werden.

Zum Ausweichen sind auf der Strecke mehrere Weichen eingebaut.

In der Regel hat dasjenige Fahrzeug auszuweichen, welches den kürzeren Weg zur nächsten Ausweichstelle zurückzulegen hat, jedoch haben Draisinen pp. beim Ausweichen längeren Zügen das Vorrecht zu geben.

5. Befähigung des Personals.

Sämtliche im Fahrdienst beschäftigten Personen müssen mindestens 21 Jahre alt und körperlich für den Dienst geeignet sein, insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen besitzen.

Dieses ist von Zeit zu Zeit durch ärztliche Untersuchungen sicherzustellen.

Ferner müssen die Führer ihre Befähigung für den Dienst durch eine vor der bahntechnischen Aufsichtsbehörde abgelegten Prüfung dargetan haben und im Besitze eines Führerzeugnisses dieser Behörde sein.

Körperliche Mängel oder Unzuverlässigkeit im Dienst haben die Entziehung des Führerzeugnisses zur Folge.

6. Regelung des Zug- und Draisinenverkehrs.

Für den Verkehr auf der Festungsbahn besteht kein fester Fahrplan und kein Zugmeldeverfahren. Züge und Draisinen werden nach Bedarf beim Leiter des Fahrdienstes durch Fernspruch angefordert und im Fahrzeugschuppen abgelassen.

Nach Beendigung der Fahrt oder Erledigung ihres Auftrages haben sie sogleich dorthin zurückzukehren.

7. Zustand der Fahrzeuge.

Jeder Führer einer Motorlokomotive oder Motordraisine hat sich vor Antritt der Fahrt von dem guten und betriebssicheren Zustand seines Fahrzeuges zu überzeugen.

Besonders hat er auf das einwandfreie Arbeiten der Bremsen und der Signaleinrichtungen zu achten.

Für die vorgeschriebene Beleuchtung (weißes Licht vorn, rotes Licht hinten, bei Fliegeralarm blaues Licht) bei Dunkelheit ist Sorge zu tragen.

8. Auf der Strecke.

Der Führer hat während der Fahrt die Strecke einschl. der vorhandenen Signale unausgesetzt zu beobachten, Unterhaltung mit den Mitfahrenden ist verboten.

An Straßenkreuzungen, unübersichtlichen Stellen usw. hat er neben der Herabminderung der Geschwindigkeit (Ziffer 9) die vorgeschriebenen Signale zu geben.

Folgt ein Fahrzeug einem Zuge, so ist ein Mindestabstand von 300 m einzuhalten.

C. Schlußbestimmung.

Vorstehende Betriebsvorschrift tritt mit dem Tage der Genehmigung in Kraft.

Alle früheren Bestimmungen hierüber treten mit dem gleichen Tage außer Kraft.

Aufgestellt!

Norderney, den 22. Dezember 1936.

Marineartillerienebenzeugamt

gez. Mack,
Kapitänleutnant (W).

Gesehen!

Borkum, den 15. Februar 1937.

Marineartilleriezeugamt

gez. Lassahn,
Korvettenkapitän (W).

Einverstanden!

Borkum, den 17. Februar 1937.

Festungskommandantur

gez. v. Treskow,
Fregattenkapitän.

Anhang 3.

Erklärung.

Abzugeben von allen Personen, die nicht im Dienste der Wehrmacht stehen.
(Gemäß Marineverordnungsblatt Nr. 21 vom 1. 9. 1935.)

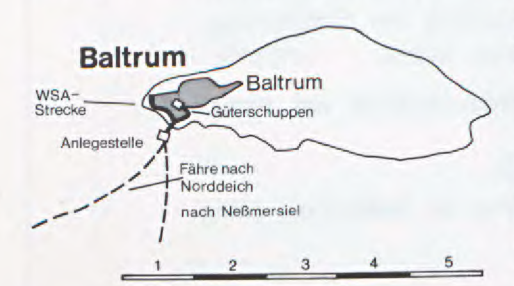
„Ich erkläre, daß ich gegen den Wehrmachtfiskus keine Ersatzansprüche — gleichviel aus welchem Rechtsgrund — für Personen- oder Sachschäden erheben werde, die mir oder meinen Familienangehörigen anläßlich der Beförderung im Kraftfahrzeug entstehen sollten.

Die Beförderung geschieht vielmehr auf meine eigene Gefahr."

Diese Erklärung ist nur für den Tag der Ausstellung gültig.

Die Baltrumer Inselbahn

Baltrum, nur 6,5 Quadratkilometer groß und mit 600 Einwohnern das kleinste der Ostfriesischen Insel-Seebäder hat rund 3000 Fremdenbetten, keinen Autoverkehr und keine Inselbahn mit Personenverkehr. Dennoch ist die über Norddeich oder Neßmersiel durch die Baltrum-Linie ans Festland angeschlossene Insel für den Eisenbahnliebhaber interessant. Eine 600-mm-Strecke führt vom Anleger zum 450 Meter weit entfernten Güterschuppen der Reederei und befördert die anfallenden Güter vom Schiff nach dort. Eine zweite Strecke führt westlich zum Bauhof des Wasser- und Schiffahrtsamts, ist aber im Gegensatz zur Güterstrecke kaum benutzt worden. Die Inselbahn in ihrer heutigen Form gibt es erst seit 1960. Sie löste eine Lorenbahn ab.



Die Bahn verfügt über zwei kleine Dieselloks mit 16 bzw. 26 PS, von denen die Kleinere dem Wasser- und Schiffahrtsamt gehört.

Insbesondere die Gleise auf dem Anleger, fünf Stück an der Zahl, lassen bedarfsweise beachtliche Rangiermanöver zu. Tatsächlich wird aber meist nur direkt vom Anleger zum Güterschuppen gefahren. Der Verkehr wird mit Flachwagen durchgeführt, auf die die in Paletten verstauten Güter direkt vom Schiff umgeladen werden.

Da der Ort Baltrum in unmittelbarer Nähe des Anliegers gelegen ist, benötigt das autofreie Baltrum keine Personenwagen. Zubringerdienste zu den Pensionen und Betrieben übernehmen auf Baltrum Pferdefuhrwerke.

Die Baltrum-Linie hat allerdings auch einen Omnibusverkehr, der auf dem Festland von Norden DB-Bahnhof nach Neßmersiel führt. Auf der kurzen Distanz von Neßmersiel dauert die Überfahrt nach Baltrum nur 25 Minuten, von Norddeich jedoch normal 105 Minuten.

Die Ladestelle mit dem Güterschuppen am Ortsrand von Baltrum 3.4.1979





Zug der 600-mm-Bahn am Anleger in Baltrum neben einer der Fähren, 3. 4. 1979

Diesellok der Baltrumer Bahn rangiert mit Flachwagen am Anleger, 3. 4. 1979



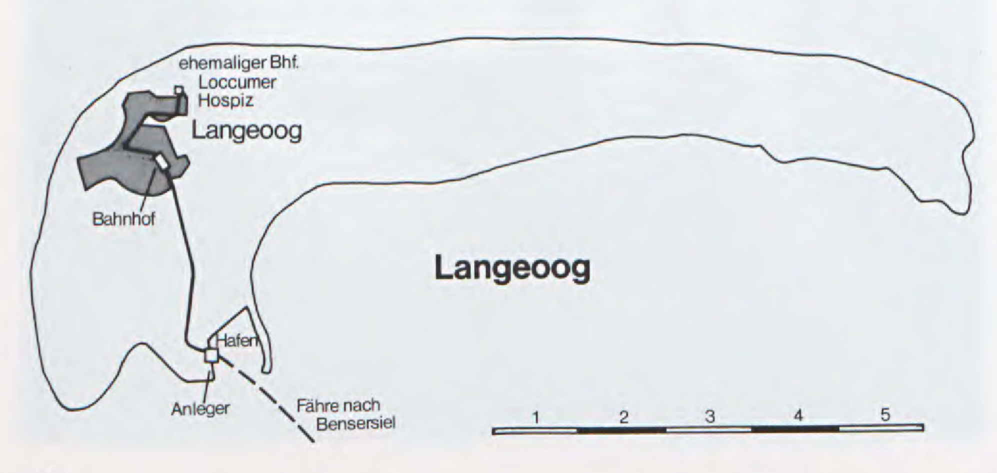
650129

Die Inselbahn Langeoog

Die 19 Quadratkilometer große Insel Langeoog mit ihren 2600 Einwohnern und rund 6000 Fremdenbetten hat in den letzten Jahren einen erheblichen Bauboom erlebt. Dennoch konnte sie ihren liebenswerten Charakter bewahren und wird auch den Schienenverkehr nicht aufgeben. Die autofreie Insel mit ihren schmucken Häusern, von denen auch die neuen glücklicherweise nicht im entferntesten Hochausformat erreichen, hat im Gegenteil außerordentlich hohe Summen sowohl in die Inselbahn wie auch die gemeindeeigene Schiffahrt investiert. Nach Indienststellung eines neuen Fahrgastschiffes im Jahre 1972 trafen 1979 nacheinander gleich zwei artgleiche Schiffe für den Betrieb zwischen Bensersiel und Langeoog ein, die bis dahin dort ungewohnte Größenklassen aufweisen und jeweils knapp 800 Passagiere aufnehmen können. Nach einer Durcharbeitung der 2,6 km langen Bahnstrecke wurden zuvor 1976 ein grundüberholter Dieseltriebwagen und zwei Beiwagen erworben.

Die Inselbahngeschichte beginnt in Langeoog am 25. Juni 1901 mit der Eröffnung einer 3,5 km langen Pferdebahn zwischen Landungsbrücke und dem am damaligen Nordoststrand des Ortes gelegenen Loccumer Hospiz. Diese Pferdebahn gehörte der Dampfschiffsreederei Esens-Langeoog AG, die seit 1888 den Dienst zwischen Bensersiel und Langeoog versah. Ein geschlossener und drei offene Sommerwagen sowie drei Güterwagen und einige Loren für die Gepäckbeförderung waren der ganze Fahrzeugpark. Die Pferdebahn rollte zwischen Loccumer Hospiz und dem heutigen Bahnhof auf den Ortsstraßen. Das sollte bis 1937 so bleiben. Sie wurde sogar fast eine richtige Straßenbahn, da 1927 von Emden zwei Triebwagen, allerdings ohne Motor, übernommen wurden, die dann mit „Hafermotor" im Pferdebetrieb auf der Insel verwendet wurden.

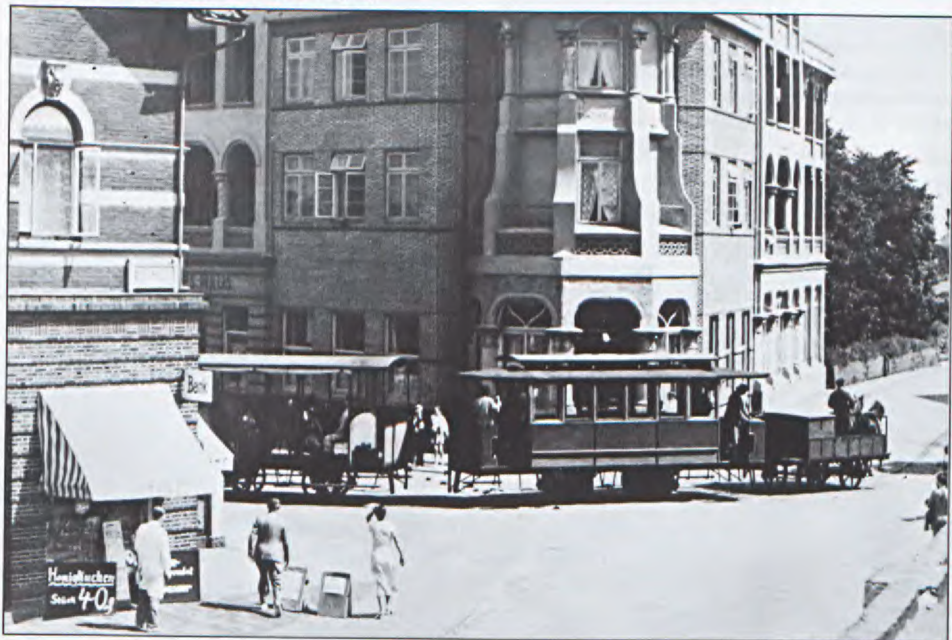
1927 war ein entscheidendes Jahr für die Inselgemeinde. Nachdem Langeoog mit einem für diesen Zweck erworbenen Motorboot eine eigene Verbindung aufgenommen hatte, kaufte sie im Frühjahr 1927 die Esenser Reederei auf und machte daraus die Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog.





Pferdebahnwagen der Reederei Esens-Langeoog in den zwanziger Jahren (Foto: Meyer)

Vom Loccumer Hospiz kommend rollt ein bunter Pferdebahnwagen am Deutschen Haus durch die Ortsmitte von Langeoog (Foto: Meyer)





Kurzzug der Inselbahn Langeoog zwischen Bahnhof und Anleger in den fünfziger Jahren



Blick auf Anleger und Hafenmole mit einer Garnitur alter Wagen, 1952



Harter Winter auf Langeoog, ein auf den Inseln nicht alltäglicher Anblick (Februar 1979)

Güterzug vom Anleger in Richtung Ort, 2. 9. 1968





Lok 1 mit von der Steinhuder Meer-Bahn übernommenen Wagen am Anleger, 18.9.1976

Badebetrieb gab es in bescheidenem Maße auf Langeoog übrigens seit etwa 1830. 1867 stellte der Langeooger Kapitän Leiß bereits eine regelmäßige Fährverbindung mit dem Festland her – einmal in der Woche. Die eingesetzte Segelschaluppe trug den schönen Namen „Hoffnung". Die Passage kostete damals ganze 25 Pfennig! Seit 1885 verkehrte dann die Segelfähre „Curator", zugelassen für 45 Passagiere. Einen Aufschwung des Badebetriebes aber brachte zu dieser Zeit der Bau des Hospizes, das das Kloster Loccum in jenem Jahr errichtete. Das Kloster konnte dort hundert Gäste aufnehmen. 1872 noch hatte die Gesamtzahl an Gästen auf Langeoog 372 betragen. Kein Wunder, daß das Kloster auch gleich den gesamten Badebetrieb auf der Insel übernahm. Das Kloster Loccum, in der Nähe des Steinhuder Meeres gelegen, sollte in den dreißiger Jahren für den Inselbahnbetrieb noch entscheidende Impulse geben.

Seit Gründung der Inselschiffahrt trugen die Reedereischiffe fast ausnahmslos den Namen „Langeoog". Die von der Esenser Reederei übernommene „Kaiserin Auguste Viktoria" bekam die Bezeichnung „Langeoog I". Zusammen mit der „Langeoog II" fuhr sie von Bensersiel aus nach Langeoog, während die „Langeoog III" und die „Langeoog IV" von Norddeich aus die Insel ansteuerten, weil dort der bessere Bahnanschluß war. Diese Verbindung, die nach Fahrplan zweieinhalb Stunden Fahrzeit benötigte, wurde nach dem 2. Weltkrieg nicht wieder aufgenommen.

Der Aufschwung vor dem Kriege auf Langeoog war nicht nur durch den Fremdenverkehr sondern auch, wie bei mancher Nachbarinsel, durch das Militär bestimmt. Auf der Insel wurde nämlich ein riesiger Militärflugplatz errichtet. Gleichzeitig baute die Luftwaffe das heute noch benutzte Hafengelände. Der Hafen war 1941 fertig.

Insgesamt waren für diese Bauarbeiten mehr als 3000 Arbeiter auf der Insel stationiert. Eine Pferdebahn genügte da natürlich nicht mehr. Zwar hatte die Luftwaffe eigene Baustrecken zum Flugplatz verlegt. Aber die Leistungen der Inselbahn stiegen dennoch. Als dann im Winter 1936 der Anleger am Wattenmeer zerstört wurde, beschloß die Gemeinde die Umstellung der Pferdebahn auf Motorbetrieb und eine Neugestaltung ihrer Gleisanlagen. Unter fachlicher Beratung der Direktion der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund wurde die Bahn modernisiert. Dazu beschaffte man zwei Diesellloks und einen neuen Wagenpark.

Durch Vermittlung des Klosters Loccum übernahm Langeoog von der Steinhuder-

Meer-Bahn und der Mindener Kreisbahn sechs Personen- und einen Packwagen, dazu Güterwagen von anderen Bahnen. Die Einweihung der lokomotivbetriebenen Inselbahn erfolgte am 15. Juli 1937. Mit der letzten Pferdebahnfahrt wurde der Innerortsverkehr zwischen Loccumer Hospiz und dem im selben Jahr eröffneten neuen Inselbahnhof eingestellt und die Gleise dort abgebaut.

Im Krieg erlitt die Inselbahn so gut wie keine Schäden. Der gigantische Flugplatz, heute noch auf Luftaufnahmen als solcher erkennbar, wurde geschliffen und durch ein inzwischen voll herangewachsenes Wäldchen ersetzt. Die Gemeinde widerstand der Versuchung, die breite Betonstraße vom Hafen zum Militärgelände als Schienenersatzverkehrsstrecke herzurichten. Vielmehr ließ sie 1952 den provisorischen Hafenanleger durch die heute benutzte Landungsbrücke ersetzen, der dritte Anleger in der Geschichte der Bahn.

Die Inselbahn hatte nun von der Streckenlänge her ihre jetzige Gestalt erreicht. Nun mußte der Fahrzeugpark ergänzt werden. Nachdem zunächst noch zwei Dieselloks beschafft worden waren, kam 1961 der erste Triebwagen nach Langeoog. Die Kreis-Altenaer-Eisenbahn hatte den Personenverkehr auf der landschaftlich schönen, aber überwiegend in Seitenlage und auf der Straße zwischen Lüdenscheid und Altena liegenden Strecke eingestellt. Nach nur sechsjährigem Dienst wurden die beiden Triebwagen verkauft, einer nach Juist und einer nach Langeoog. Am 8. Juni 1961 machte der T 1 seine erste Fahrt auf der Inselbahn.

Am 15. August 1966 war eine weitere Probefahrt. Triebwagen 2, ursprünglich 1950 für die Euskirchener Kreisbahn geliefert und dann an die Ruhr-Lippe-Eisenbahn, Hamm, gekommen, war auf dem Festland arbeitslos geworden. Schließlich rollte 1976 der dritte Triebwagen an. Diesmal war es nicht ein Talbot-Wagen, sondern der 1955 für die Strecke Zell-Todtnau von Fuchs, Heidelberg, gebaute VT 15. Nach Stillegung der Meterspurbahn im südlichen Schwarzwald verkaufte ihn die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft, die ihn als VT 35 auf der einzigen heute noch auf dem Festland vorhandenen Diesel-Schmalspurbahn mit fahrplanmäßigem Reisezugverkehr, Amstetten-Laichingen, einsetzte.

Der „Kofferexpreß" wird beladen. Lok 3 und Flachwagen am Anleger, 18.9.1976





Alle drei Triebwagen, vorn T 1, zu einem Zug vereinigt, hier am Deichtor, kurz vor dem Anleger, 18. 9. 1976



Sonderzug mit Lok 1, dahinter im Sichtabstand Lok 3, 18. 9. 1976

Beide Personenzugstämme der Inselbahn im Bahnhof Langeoog, 18. 9. 1976





So reizvoll kann der Winter auf den Inseln sein. Triebwagen 1 verläßt den Inselbahnhof Langeoog mit einem Personenzug, 27. 12. 1969

Treibeis erschwert im Winter den Schiffsverkehr. Hafen Langeoog mit der „Langeoog IV" und Triebwagenzug, 27. 12. 1969





Die holzgedeckte Landebrücke am Anleger Langeoog, 18.9.1976

Fahrzeuge der Inselbahn Langeoog

Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Diesellokomotiven:			
1	KHD	1937	24 PS, 1956 bei Schöma in Zahlung gegeben
1 (II)	Schöma	1956	120 PS, fabrikneu erworben
2	KHD	1937	36 PS, fabrikneu erworben
3	Schöma	1948	80 PS, 1967 mit 90 PS-Motor ausgerüstet
Triebwagen:			
1	Talbot	1955	2x132 PS, 1961 von Kreis Altenaer Eisenbahn erworben
2	Talbot	1950	140 PS, 1966 von Ruhr-Lippe-Eisenbahn erworben
3	Fuchs	1955	2x110 PS, 1976 von Württemb. Eisenbahn-Ges. erworben, Umbau bei Hansa-Waggon, Bremen
–	Schöma	1973	42 PS, Kleintriebwagen (Draisine)
			Anmerkung: Triebwagen 1 hat 65, Triebwagen 2 und 3 haben 48 Sitzplätze, der Kleintriebwagen 17 Plätze.

Personenwagen Nr. 1–7

Alle vom Typ B4 mit 48 Sitzplätzen. Vorhanden sind noch die Wagen 4, 5 und 7. Nr. 1 wurde 1968 an DEV, Bruchhausen-Vilsen, verkauft. VB 1 und 2 wurden von der Kreis Altenaer Eisenbahn 1955 auf alten Untergestellen neu aufgebaut und kamen 1961 nach Langeoog. VB 3 und 4 wurden 1963 in eigener Werkstätte gebaut. Alle Wagen (VB 1–4) haben 40 Sitzplätze. Doppelwagen VB 5/6 wurde 1976 von der Württembergischen Eisenbahn Gesellschaft erworben und hat 2x42 Sitzplätze.

Güterwagen Nr. 8–31

Nr. 8 Packwagen, Nr. 9 gedeckter Güterwagen, Nr. 10 Container-Lore, Nr. 12 – 31 Flachwagen außer Nr. 24 (Hochbordwagen) und Nr. 25, 30 (Niederbordwagen).

Vor dem Einsatz in Langeoog wurde er bei der Waggonbau Bremen praktisch von Grund auf erneuert. Die Geschwindigkeit aller drei Wagen wurde auf die inselbahnüblichen 25 km/h reduziert. Es gibt für interne Zwecke noch einen Kleintriebwagen, der am 3. Mai 1973 seinen Dienst antrat. Er stammt von Schöma, Diepholz, hat nur 17 Plätze und ist mit anderen Wagen nicht kuppelbar.

Da die Pferdebahnwagen nach Einrichtung des Lokomotivdienstes verschrottet bzw. verkauft worden sind, stellen heute die alten Steinhuder-Meer-Bahnwagen die ältesten Fahrzeuge auf der Insel dar. Sie bilden den Triebwagen-Ergänzungszug bei Spitzenverkehr. Der Stammzug besteht aus jeweils zwei Triebwagen und den sechs VB, von denen der 1976 zusammen mit dem VT 3 neu in den Bestand übernommene VB 5/6 ein kurzgekuppelter Doppelwagen von der Härtsfeldbahn ist. Die VB 1 und 2 sind Eigenbauten der KAE in Anlehnung an den äußerlich ähnlich aussehenden KAE-VT. Nach ihrem Muster baute die Inselbahn selber die beiden anderen VB.

Die zwei Dutzend Güterwagen, vornehmlich für den Palettenverkehr vielseitig verwendbare Flachwagen, sind zum großen Teil Eigenumbauten der Inselbahn-Werkstatt und stammen von anderen Bahnen.

Wir wollen am Beispiel der Inselbahn Langeoog, die in dieser Hinsicht typisch für die anderen ist, einmal den Personenverkehr eines Jahres nach seiner Stärke aufschlüsseln. Naturgemäß stellen die Ferienmonate Juli und August höchste Anforderungen an den Fahrzeugpark und das Personal. Dann ist für die 30köpfige Belegschaft der Inselbahn absolute Urlaubsperre. Im Februar und im Spätherbst fallen die wenigsten Fahrgäste an. Dann genügt oft der Triebwagen allein, der die wenigen Reisenden am Anleger erwartet, die die „Lili Marleen", das kleinste Schiff der Langeoog-Flotte, vom Festland herüberbringt. Die „Lili Marleen", von der in Langeoog begrabenen Sängerin Lale Andersen 1972 so getauft, ist übrigens das einzige nicht auf den Namen der Insel getaufte Schiff der Inselreederei. 1978 verteilten sich die Fahrgäste in den Monaten folgendermaßen:

Januar	17 367	Juli	101 134
Februar	13 839	August	100 586
März	39 307	September	48 137
April	38 307	Oktober	39 104
Mai	61 719	November	20 083
Juni	70 159	Dezember	16 229

In der jüngeren Geschichte der Insel war der 18. Juli 1976 einer der bedeutendsten Tage. Um 9 Uhr wurde an diesem Tag der tidefreie Fährverkehr von und nach Bensersiel aufgenommen. Eine holländische Spezialfirma baggerte insgesamt rund 200 000 Kubikmeter Schlick aus der Fahrrinne, die nun 3,80 m unter Normal Null tief ist. Das reicht im allgemeinen aus, den Fährverkehr tidefrei zu bewerkstelligen. Die Schiffe können so besseren Anschluß an die DB in Esens herstellen. Im Sommer fahren fahrplanmäßig sieben bis acht Zugpaare mit Schiffsanschluß, im Winter drei bis vier auf der Inselbahn.

Die Inselgemeinde Langeoog hat in den letzten Jahren Millionen in ihre Verkehrsmittel investiert. Neben dem Ausbau der Bahnanlagen und der Durcharbeitung der Strecke sowie der Beschaffung des durch Umbau praktisch fabrikneuen T 3 wurde das Geld vor allem für die beiden neuen Schiffe „Langeoog III" und „Langeoog IV" benötigt, die mit jeweils rund 800 Fahrgästen für Langeoog bis dahin unübliche Dimensionen haben. Langeoog bleibt somit für den Eisenbahn- und Inselliebhaber sicher lange Zeit eine gute Adresse!

Wagen 4 der Pferdebahn Langeoog auf der Fahrt zum Anleger, dahinter ein zweiter Wagen



Die Inselbahn Spiekeroog

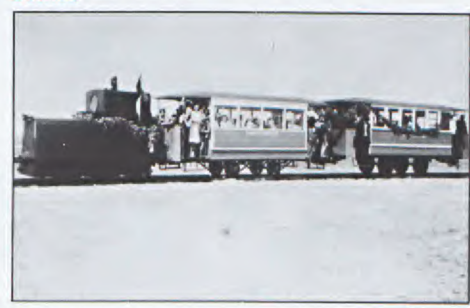
In der Saison 1981 wird wahrscheinlich auf der Insel Spiekeroog der letzte Zug zwischen dem Anleger und dem dreieinhalb Kilometer entfernten Inselbahnhof fahren. Ein mit Millionenaufwand durch das Land Niedersachsen geförderter neuer Hafen in Dorfnähe soll auf der 14 Quadratkilometer großen Insel den 850 ständigen Bewohnern und den Gästen in den 1300 Fremdenbetten das Umsteigen vom Schiff auf die Inselbahn ersparen. Nach fast hundert Jahren ist dann das Eisenbahnzeitalter auf Spiekeroog beendet. Der Hafenbau begann offiziell im November 1979.

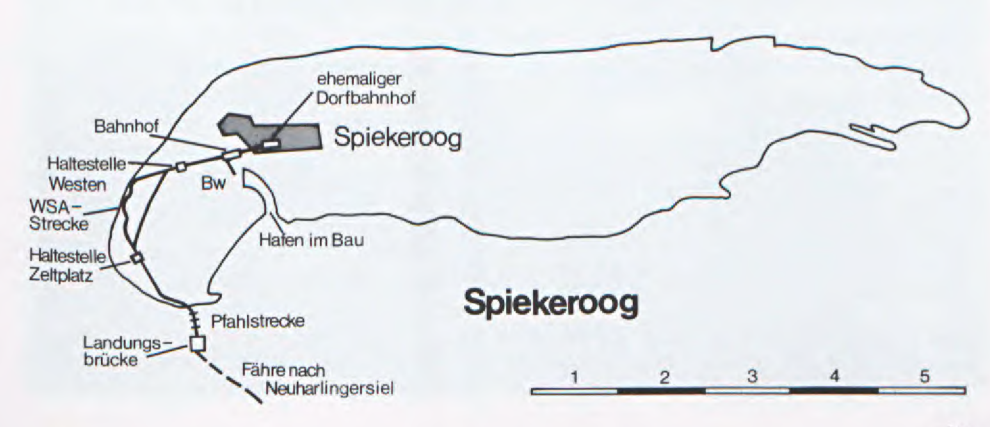
Bereits am 9. Juli 1885 eröffnete die Insel eine zunächst nur während der Badesaison betriebene Pferdebahn, die 1,7 km lang war und vom Ort zum westlich gelegenen Badestrand führte. Außerdem gab es eine Materialbahn in Richtung Wattenmeer. Daraus wurde am 18. Juli 1892 eine weitere Pferdebahnstrecke für den Personenverkehr zum Dampferanleger, die die bis dahin üblichen Wattwagen ablöste.

So fortschrittlich Spiekeroog mit dieser Pferdebahn auch gewesen war, zu weiteren technischen Neuerungen reichte es in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr. Und so blieb die Pferdebahn bis zum 31. Mai 1949 bestehen. Der ursprünglich im Dorf gelegene Endpunkt der Pferdebahn wurde 1938 an den östlichen Ortsrand zurückgezogen. Aus der Strecke nach Westen entwickelte sich eine Materialbahn für das Wasser- und Schiffahrtsamt, die Anschluß an den Anleger und direkt zum Dorf hatte.

Die Bahn gehörte der Inselgemeinde zusammen mit der Reederei. Später übernahm der Bankier Pferdmenges aus Köln, ein Liebhaber der Insel, Anteile, die dann auf

Einweihungsfahrt der neuen Inselbahn Spiekeroog nach der Umstellung von Pferde- auf Dieselbetrieb







So reiste man vor 75 Jahren mit der Spiekerooger Pferdebahn



Auf dem alten Anleger steht Triebwagen 1 mit den Personenwagen 14 und 15, 11.9.1953

den Landkreis Wittmund übergingen, zu dem Spiekeroog zählte.

Für den Pferdebahnbetrieb standen ursprünglich drei typische Zweiachser mit offener Plattform zur Verfügung. Später kamen weitere Fahrzeuge, darunter von der als letzter Pferdebahn auf dem norddeutschen Festland 1930 stillgelegten Straßenbahn Stadthagen.

Militärische Bedeutung wie die Nachbarinseln erlangte Spiekeroog nicht. So blieben die Leistungen der Bahn zur Pferdebahnzeit immer bescheiden. Erst Ende der vierziger Jahre war die Zeit für den romantischen Rösserbetrieb endgültig abgelaufen. Es entstand zwischen dem Anleger und dem Haltepunkt Westen eine neue Strecke, für die ein kleiner Draisinen-Triebwagen und eine nicht minder kleine Diesellok aus Wangerooger Militärbeständen übernommen wurden, von wo auch Oberbaumaterial kam. Seit 1965 benutzt die Inselbahn den heutigen Anleger, der vom Wasser- und Schifffahrtsamt erstellt wurde. Der eigene und die danebenliegende Pfahlstrecke wurden auf-

gegeben. Zuvor war schon 1958 der heutige moderne Dorfbahnhof errichtet worden, dem seit 1962 die ebenfalls neue Wagenhalle für die Triebfahrzeuge gegenüber liegt.

Nach Stillegung der Meterspurbahn Emden-Pewsum-Greetsiel im Mai 1963 gelangte von dort deren Triebwagen 61, ein von der Waggonbaufabrik Wismar gebautes Fahrzeug, auf die Insel und sollte einziger „richtiger" Triebwagen in Spiekeroog überhaupt bleiben. Von der Ostfriesischen Festlandbahn erhielt Spiekeroog außerdem einen Personenwagen und Oberbaumaterial, so daß die Spiekerooger Inselbahn bis in die achtziger Jahre auch die Tradition der

Triebwagen 1 und Personenwagen 13 am alten Dorfbahnhof in Spiekeroog. Der Triebwagenführer benutzt ein Fernglas zur Beobachtung der „Lage", 10. 9. 1953

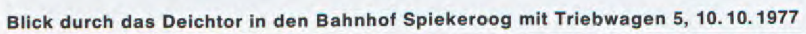


Lok 2 mit den Personenwagen, 15, 14 und 11 sowie dem Packwagen 26 am alten Dorfbahnhof, 10. 9. 1953





T 1 und Lok 2 stehen schon abgestellt am Bahnhof, T 5 fährt mit dem Planzug zum Anleger, 3. 8. 1968



Blick durch das Deichtor in den Bahnhof Spiekeroog mit Triebwagen 5, 10. 10. 1977

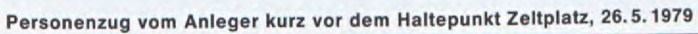




Bahnhof Spiekeroog mit Werkstatt am 12. 10. 1977. Lok 6 mit Güterzug, Triebwagen 5 mit ehemaligen Geilenkirchener Wagen, ganz rechts die Todtnauer Garnitur mit dem EPG-Wagen, 12. 10. 1977

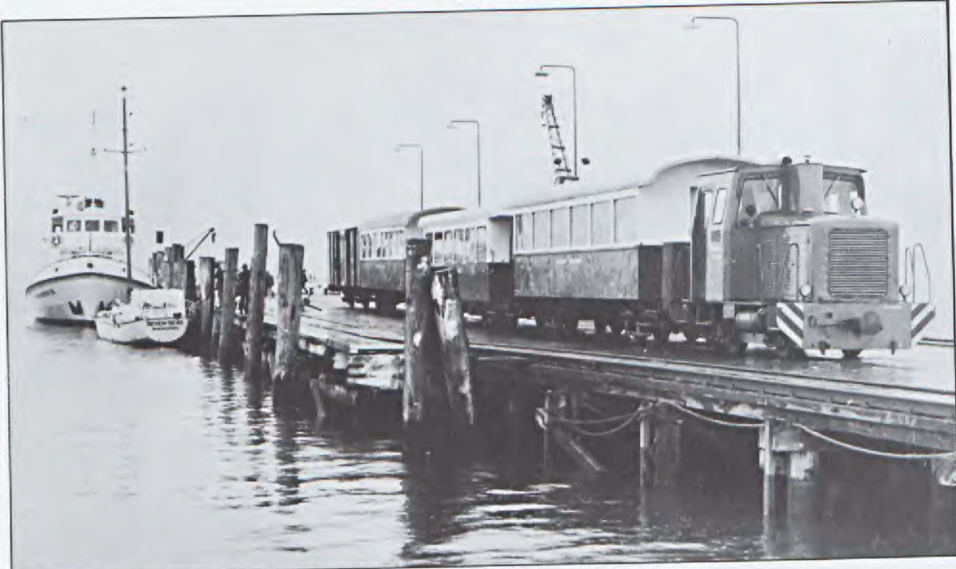


Personenzug vom Anleger am Haltepunkt Westen, 27. 5. 1979



Personenzug vom Anleger kurz vor dem Haltepunkt Zeltplatz, 26. 5. 1979





Lok 6 auf dem Anleger, daneben Motorschiff „Spiekeroog II", 27. 5. 1979

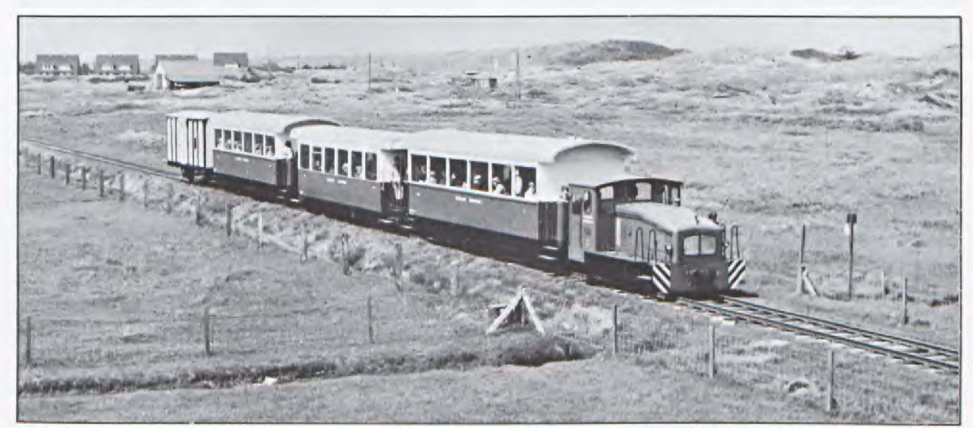


Ein schmuckes Bild: Bahnhof Spiekeroog mit Personenzug zum Anleger, 15. 10. 1977

ansonsten vergessenen Kleinbahn auf der Krummhörn fortführte.
Fabrikneu waren 1957 und 1965 nur zwei zweiachsige Dieselloks geliefert worden, die sich mit dem Triebwagen den Verkehr auf der Strecke teilen. Die alte Diesellok erhielt daraufhin die Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen. Die Draisine wurde verschrottet.
Ebenfalls gebraucht erworben wurden von der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf nach zuvor erfolgten Gebrauchtkäufen in Juist und Aurich drei modernisierte vierachsige Personenwagen, die ursprünglich der Geilenkirchener Kreisbahn gehört hatten. Von der Mittelbadischen Eisenbahn übernahm die Spiekerooger Inselbahn zuletzt 1971 zwei vierachsige Wagen, die ganz im Süden



Der Triebwagen fährt mit einem Gepäck-Container zum Schülerheim im Westen, 26. 5. 1979



Lok 4 mit der von der Kleinbahn Zell-Todtnau übernommenen Wagengarnitur kurz vor dem Bahnhof, 26. 5. 1979

Die alte und die neue Pfahlstrecke des Anlegers Spiekeroog, 27. 5. 1979



Deutschlands, bei der Bahn Zell-Todtnau gelaufen waren. Darüber hinaus gelangten Güterwagen von Leer-Aurich-Wittmund, der Kreis Altenaer-Eisenbahn, Emden-Pewsum-Greetsiel und der Oberrheinischen Eisenbahn an die Nordsee.

Trotz des relativ kleinen Fahrzeugparks und der geringen Streckenlänge wurde Spiekeroog zu einer der hübschesten Inselbahnen. Im Unterschied zu den anderen sind mit den Zwischenhalten Zeltplatz und Westen auch gleich zwei Unterwegshalte vorhanden.

Normalerweise versieht der Triebwagen mit den Geilenkirchener Wagen und einem Palettenwagen für den Gepäckverkehr den Plandienst. Da nur ein Triebwagen vorhanden ist, muß dieser gewöhnlich an den Endpunkten umsetzen. Bei starkem Andrang fährt zusätzlich eine Diesellok mit den Todtnauer und dem EPG-Wagen. Bisweilen werden beide Stämme vereint, was ein farbenprächtiges Aussehen ergibt, zumal die Todtnauer Wagen grün, die anderen rot gestrichen sind. Die Fensterpartie ist jeweils hell gehalten.

Es ist zu erwarten, daß die Personenwagen und der Triebwagen nach Einstellung der Bahn bei einer Museumsbahn auf dem Festland weiter verkehren werden.

Spiekeroog hat in den letzten zehn Jahren die Zahl seiner Gäste sprunghaft steigern können. Aus dem kleinen und verträumten Inseldorf, das bis jetzt ganz auf einen ruhigen Kurbetrieb setzte, wird ein aufstrebender Badeort mit reger Bautätigkeit. Um die Ruhe der Kurgäste zu gewährleisten, gab es auf Spiekeroog bis jetzt nicht einmal den auf anderen Inseln üblichen Fahrradverleih. Die Zahl der Fahrgäste mit der Inselbahn hat sich seit 1970 übrigens genau verdoppelt. Ähnlich sieht es im Güterverkehr aus, der durch die Bautätigkeit positiv beeinflußt wird.

Es verkehren sowohl separate Güterzüge zwischen Anleger und Inselbahnhof wie auch gemischte mit Personenverkehr. Für den Gepäckverkehr mit Containern läuft im Personenzug ein Flachwagen mit aufgebautem Kran mit, der die Gepäckcontainer vom Schiff auf den Zug und am Bahnhof umlädt.

Das kurz hinter dem Haltepunkt Zeltplatz westlich von der Inselbahnstrecke abzweigende Gleis für den Bauhof des Wasser- und Schiffahrtsamtes mündet auf die Inselbahn wieder kurz vor dem Haltepunkt Westen. Es wird sehr selten benutzt. Eigene Triebfahrzeuge sind dort nicht vorhanden. Allerdings kamen für Befestigungsarbeiten auf Spiekeroog Loks einer privaten Baufirma zum Einsatz, darunter auch eine Diesellok der


Der Triebwagen 5 lief immer in Ostfriesland, früher zwischen Emden und Greetsiel





Wagen 15 diente als Kranken- und Leichentransportwagen, 3.8.1968

stillgelegten Sylter Inselbahn. Mit der Stillegung der Inselbahn dürfte es auch um diese Anschlußbahn geschehen sein. Theoretisch bestände jedoch die Möglichkeit, für Bedarfsfälle das Gleis und den Anleger zu erhalten. Ob sich dieser Aufwand lohnen wird, erscheint ebenso zweifelhaft wie die Lösung, wenigstens die Stammstrecke zwischen dem Dorfbahnhof und dem Westen zu erhalten in Erinnerung an die alte Pferdebahn von 1885; obwohl das zweifellos eine Attraktion mit „Erlebniswert" darstellen würde.

Fahrzeuge der Inselbahn Spiekeroog

Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Triebfahrzeuge:			
1	Draisinenbau	1933	Kleintriebwagen, 1949 von Wangerooge erworben, 1971 ausgemustert
2	Deutz	1940	1949 von Wangerooge erworben 1969 an DEV abgegeben
3	Gerdes	1954	Kranwagen auf altem Untergestell, 1972 ausgemustert
4	Schöma	1957	80 PS, fabrikneu erworben
5	Wismar	1933	106 PS, 1963 von EPG erworben, dort T 61
6	Schöma	1965	88 PS, fabrikneu erworben
			Anmerkung: Triebwagen sind vierachsig, die übrigen Fahrzeuge sind zweiachsig.
Personenwagen:			
11			Pferdebahnwagen, 1962 ausgemustert
12			Pferdebahnwagen, 1950 ausgemustert
13			Pferdebahnwagen, Umbau in Krankenwagen, 1971 ausgemustert
14			Pferdebahnwagen, von Juist erworben, 1963 ausgemustert
15			Pferdebahnwagen, von Juist erworben, 1963 ausgemustert
16			1956 von Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund erworben, 1978 ausgemustert
17			wie Nr. 16, noch im Dienst
18			1962 von HSA, zuvor Geilenkirchener Kreisbahn
19			desgl.
20			desgl.
11 (II)			1963 von EPG erworben, in Spiekeroog umgebaut
12 (II)			1971 von MEG erworben, zuvor Zell-Todtnau
13 (II)			desgl.
			Anmerkung: Die Wagen Nr. 11–17 waren zwei-, Nr. 18–20 und 11 (II)–13 (II) vierachsig. Seit Umstellung auf Dieselbetrieb waren außerdem 36 Güterwagen im Einsatz, darunter 2 Kesselwagen für Heizöltransporte.

Die Wangerooger Inselbahn

Die nur 12 Quadratkilometer große Insel Wangerooge ist die östlichste der Ostfriesischen Inseln, zählt rund 2000 Einwohner und 6000 Fremdenbetten. Als einzige der sieben Inselgemeinden gehörte Wangerooge nicht zu Ostfriesland sondern zum Großherzogtum Oldenburg. Bis zur Bildung des heutigen Bundeslandes Niedersachsen war das Großherzogtum Oldenburg ein selbständiger Kleinstaat im Deutschen Reich. So nahm die Entwicklung des Seebades zwar einen ähnlichen Verlauf wie auf den Nachbarinseln, aber die Eisenbahn kam hier mit staatlicher Hilfe zustande. Sie ist bis heute in staatlichem Besitz geblieben, was immer an der Betriebsabwicklung, in der Fahrzeugbeschaffung und in manchen anderen Details deutlich sichtbar war.

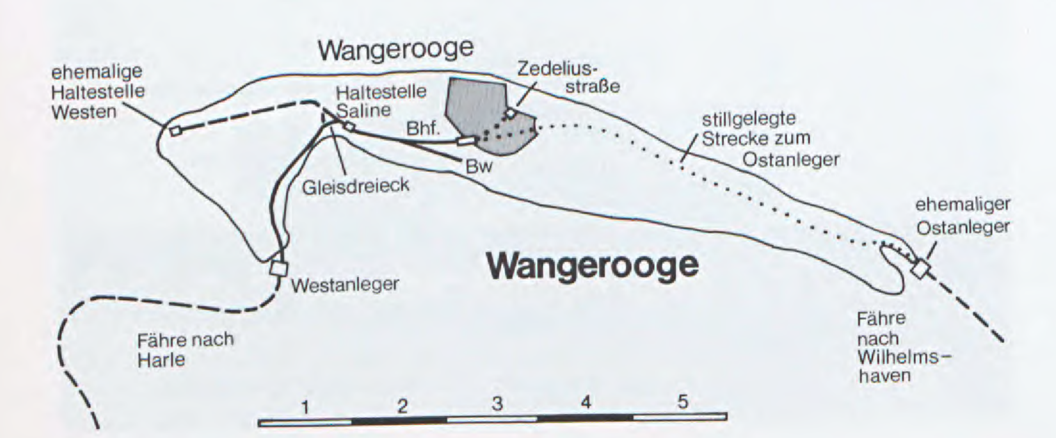
Obwohl Wangerooge von der Fläche her die zweitkleinste Insel vor der Ostfriesischen Küste darstellt, hatte es nach Borkum die längste Inselbahn mit nicht weniger als drei Strecken, von denen zwei noch heute bestehen und betrieben werden. Die Meterspurbahn erlangte in den Kriegen erhebliche zusätzliche Bedeutung. Wangerooge erlitt im II. Weltkrieg als militärisches Ziel große Zerstörungen und Verluste.



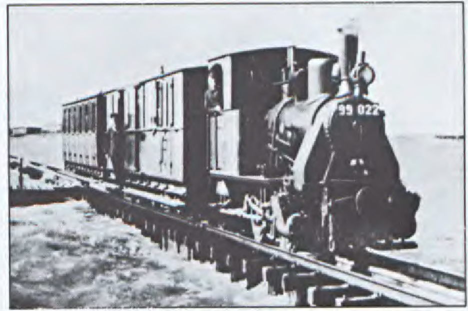
Dampflok 1 der Inselbahn, aufgenommen kurz nach der Jahrhundertwende



Personenzug mit offenen Sommerwagen am alten Dorfbahnhof in der Zedeliusstraße, ca. 1910



Das offizielle Eröffnungsdatum der Inselbahn Wangerooge wird mit dem 3.7.1897 angegeben. An diesem Tag fuhr der erste, übrigens schon dampflokbespannte Zug, vom Anleger ab, den das Großherzogtum Oldenburg zusammen mit der Meterspurstrecke errichtet hatte. Zwei Tage früher war auf dem Festland die private Zubringerstrecke Jever-Harle von der GOE (Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn) übernommen worden, inklusive des Fährdampfers ,,Nordfriesland".



99 022 mit Kurzzug auf der Fahrt zum Anleger

Der Anleger mußte mehrfach verlegt und repariert werden, da er sowohl den Sturmgewalten der See wie auch der Versandung der Schiffahrtswege ausgesetzt war. Außerdem existierte ein separater Militäranleger, ebenfalls mit Gleisanschluß. Der heutige Westanleger stammt aus dem Jahre 1912 und ist auch vom Militär erbaut. In den folgenden Jahrzehnten wurde er mehrfach ausgebaut und ergänzt.

Gemischter Zug mit Köf 329 502 vom Anleger kommend kreuzt mit dem Gegenzug, geführt von Köf 329 523, 28.6.1969





Direkt am Wattenmeer entlang fährt der Zug zum Anleger

V 11901 mit Personenzug am Westanleger, 11.9.1953





MS „Wangerooge" und Köf 329503 am Westanleger, 7.8.1976

Ähnlich wie auf Borkum, gab es vor der Einweihung der Inselbahn schon Feldbahngleise mit Lorenbetrieb für Materialtransporte auf der Insel. Die Inselbahnstammstrecke führte vom Anleger aus über den heutigen Dorfbahnhof hinaus bis zur Zedeliusstraße, wo der Bahnhof und die Betriebsanlagen ursprünglich zu finden waren. Damit war sie 3,5 km lang.

Schon am 20.7.1900 eröffnete die Marine die 2 km lange Strecke zum Westen, die am Haltepunkt Saline abzweigte. Hier entstand ein Gleisdreieck, so daß Züge direkt vom Westanleger zum Westen fahren konnten. Schließlich wurde am 1.7.1904 die dritte Strecke errichtet, die 5,4 km lang war und zum Ostanleger führte. Diese Bahn bestand bis Ende der fünfziger Jahre, als der Anleger im Osten aufgegeben werden mußte. Er verdankte seine Existenz dem Bemühen der Reedereien aus Bremerhaven und Wilhelmshaven, Wangerooge direkt anzusteuern. Wegen Versandung und Beschädigungen mußte der Verkehr nach dort jedoch 1958 eingestellt werden, so daß auch die Existenz der Ostlandbahn nicht mehr gegeben war. Bis auf ein Abstellgleis von mehreren hundert Metern Länge östlich des heutigen Endbahnhofs ist sie stillgelegt, aber noch teilweise recht gut zu erkennen.

Der 1905 erbaute Inselbahnhof war ursprünglich auch mit einer Bahnsteigüberdachung versehen, die im 2 Weltkrieg zer-

Unter dem Begrüßungsschild steht die Draisine 09 0001, 24.4.1976





Personenzug Richtung Anleger bei Hochwasser, 1. 10. 1977



Wangerooge hat die einzige Inselbahn, bei der Trapeztafeln als Signaleinrichtung benutzt werden. Hier hält Köf 329 503 am 2. 10. 1977 vor dem Anleger

Ein langer Zug auf dem Weg zum Anleger. Die Personenwagen tragen bereits Außenreklame. Im Vordergrund als Relikt aus der Kriegszeit ein vollgelaufener Bombentrichter, 7. 8. 1976





Güterzug am Haltepunkt Saline, wo die Strecke nach dem Westen abzweigt, 1.10.1977



Das Bahnhofsgebäude verrät den Baustil der alten Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn und könnte auch auf dem Festland stehen.

stört und nicht mehr aufgebaut wurde. Gegenüber des Bahnhofs wurden die Bw-Anlagen in den dreißiger Jahren an ihrer heutigen Stelle neu erstellt. Die Triebfahrzeuge auf Wangerooge sind offiziell im Bw Oldenburg beheimatet und werden im Aw Bremen unterhalten. Obwohl die Insel Wangerooge nicht einmal halb so groß wie Borkum ist, erreichte die Inselbahn doch auch hier im Vergleich zu den anderen Ostfriesischen Inselbahnen beachtliche Dimensionen durch mehr als ein Dutzend Anschlußgleise zu Batteriestellungen und sonstigen Militäreinrichtungen. Die Marine besaß eigene Dieselloks und Draisinen. Zwei Fahrzeuge davon kamen nach 1945 nach Spiekeroog.

Die Bahn selbst verfügte ursprünglich nur über kleine zweiachsige Dampfloks, die teilweise gebraucht erstanden wurden. Dazu gab es kleine zweiachsige Personen- und Abteilwagen und einen immer größer werdenden Güterwagenpark. Bis 1923 bestand die Oldenburger Staatsbahn und wurde dann in die neu gegründete DR eingebracht, deren Direktion Oldenburg, später Münster, nun für den Bahnbetrieb verantwortlich zeichneten. Als Nachfolgerin der 1974 aufgelösten Direktion Münster ist heute die BD Hannover für Wangerooge zuständig.

Drei der alten Oldenburger Dampfloks wurden 1923 in den DR-Bestand übernommen und ins neue Nummernschema umgezeichnet. Auch die Personenwagen erhielten noch DR-Nummern und wurden durch damals sehr moderne vierachsige Abteilwagen ergänzt, denen dann schon in den dreißiger Jahren vierachsige Durchgangswagen folgten.

Nachdem die Wangerooger Bahn im Verband der DR stand, lag es nahe, Fahrzeuge anderer Schmalspurbahnen aus dem DR-Netz bedarfsweise auf die Insel umzusetzen. Das betraf in erster Linie Güter-, später aber auch Personenwagen und einige Lokomotiven. Insbesondere nach 1945 gelangte so manches Fahrzeug aus dem süddeutschen Bereich auf die Insel, das dort längst stillgelegte DB-Schmalspurstrecken, von Nagold-Altensteig bis Mosbach-Mudau repräsentierte.

Die Dampftraktion hielt sich auf Wangerooge bis gegen Ende der fünfziger Jahre. Nachdem seit 1952 schon eine dreiachsige Kleinlok, die als V 11 901 geführt wurde, vorhanden war, kamen 1957 zwei fabrikneue weitere Maschinen, die die Dampftraktion schließlich ablösten. Lediglich die Maschine 99 211 blieb in Wangerooge hinterstellt und wurde 1968 als Denkmalslok am Leuchtturm, unweit des Bahnhofs, aufgestellt. Für Reservezwecke kam 1971 von

Das Bahnbetriebswerk Wangerooge





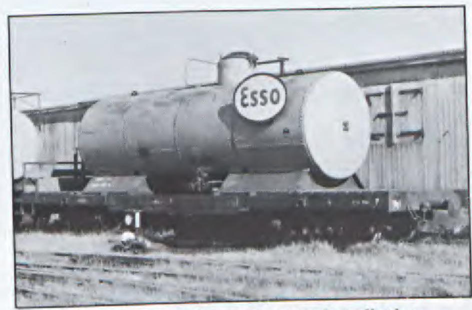
Privat-Draisine des Wasser- und Schiffahrtsamts



Köf 329 503-7



Dampflok 99 211 als Denkmal in Wangerooge



Kesselwagen der Wangerooger Inselbahn

der Inselbahn Juist noch eine vierte Kleinlok nach Wangerooge, die im Gegensatz zu den drei anderen nur zweiachsig ist. Wie schon bei den Dampfloks teilweise ist bei den Dieselloks die dreiachsige Bauart auf Wangerooge vertreten. Nach dem neuen Nummerplan der DB haben die Wangerooger Kleinloks jetzt die Gattungsbezeichnung 329.

Da im 2. Weltkrieg die Insel Wangerooge etliche schwere Bombenangriffe erlebte, die auch Bahnanlagen und Wagen nicht verschonten, mußte nach 1945 neu aufgebaut werden. Der Personenwagenpark zeigt heute ein Abbild der normalspurigen Bundesbahn aus den fünfziger und sechziger Jahren. Die zunächst im üblichen Grün gehaltenen Wagen haben zwar alle offene Plattformen, ähneln aber ansonsten täuschend normalspurigen 4yg-Vorbildern. Letzter größerer Zuwachs war 1973 der komplette Personenwagenstamm der als letzter DB-Meterspurbahn mit Personenverkehr auf dem Festland stillgelegten Bahn Mosbach-Mudau. Während die beiden schweren Drehgestell-Dieselloks dieser Bahn für Wangerooge nicht geeignet waren und daher auf Normalspur umgebaut und in Baden-Württemberg blieben, wo sie an die Albtalbahn bzw. die SWEG gelangten, sind die Mosbacher Personenwagen neben den 1936 beschafften und modernisierten vierachsigen Umbauwagen sowie zwei Wagen von der stillgelegten DB-Strecke Altensteig-Nagold gleichen Typs die Stütze des Personenverkehrs. Bunter noch ist die Zusammensetzung des Güterwagenparks, der 1980 immerhin noch aus 46 Stück besteht. Sie stammen unter anderem aus Marinebeständen, von der Walhallabahn, der Bayer-Werks-Schmalspurbahn aus Leverkusen und von anderen Strecken. Damit haben sie eine ähnliche Geschichte, wie die Privatbahnfahrzeuge bei den anderen Inselbahnen, die auch zu einem großen Teil von stillgelegten Betrieben an die Nordsee gelangten.



Personenwagen 112 läuft an Bord einer Frachtschute in Wilhelmshaven ein, 15.3.1976

Personenwagen 112 bei der Entladung in Wilhelmshaven, zum Weitertransport zur Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen, 15.3.1976



Wangerooge ist tideabhängig. Das bedeutet, daß der Fahrplan der Inselbahn und der Schiffe diesem Umstand angepaßt werden muß. Neben den im Kursbuch verzeichneten täglichen ein bis zwei Überfahrten gibt es noch eine Reihe von Zusatzfahrten, die nur örtlich bekannt gemacht werden. Überhaupt nicht im Fahrplan berücksichtigt werden die Sonderfahrten zum Westen, die heute fast ausschließlich für die Schülerheime dort gefahren werden.

Im Sommer wird mehrmals in der Woche zum Westen gefahren, im Winter erheblich seltener. Die direkte Verbindung über das Gleisdreieck am Haltepunkt Saline gibt es seit 1969 nicht mehr, als die dort befindliche Weiche ausgebaut wurde. Vorher hatte das Gleisdreieck auch zum Wenden von Fahrzeugen zur gleichmäßigen Radkranzabnutzung gedient.

Zeitweise stand die Inselbahn in den Wintermonaten unter der Betriebsführung der Inselgemeinde Wangerooge, ein Zustand, der erst 1939 beendet wurde. An der Reederei beteiligte sich die Gemeinde außer dem heute noch neben der DB auf der Route tätigen Reeder Warrings mit einem eigenen Schiff. Juristisch gesehen gehört außer dem Anleger auch ein Teil der Inselbahnstrecke nicht direkt der DB sondern dem Fiskus.

Fahrzeuge der Inselbahn Wangerooge

Nr.	Hersteller	Baujahr	Achsfolge	Leistung	Bemerkungen
Diesellokomotiven:					
329 501	Gmeinder	1952	C	139 PS	früher V 99 501
329 502	Gmeinder	1957	C	130 PS	früher V 99 502
329 503	Gmeinder	1959	C	130 PS	früher V 99 503
329 504	Deutz	1952	B	120 PS	1971 von Inselbahn Juist übernommen
09 0001					Draisine, 1955 in Dienst gestellt
Dampflokomotiven:					
1	Märkische Lokfabrik	1896	Bt		ca. 1920 ausgemustert
2	Heilbronn	1898	Bt		ca. 1920 ausgemustert
3	Freudenstein	1904	Bt		spätere 99 021, 1942 abgegeben
4	Hanomag	1910	Bt		spätere 99 022, 1942 abgegeben
5	Hanomag	1913	Bt		spätere 99 023, 1958 ausgem.
99 211	Henschel	1929	Ct		seit 1968 Denkmal in Wangerooge
99 081	Krauss	1889	Ct		1939 von RBD Mainz übernommen, 1953 ausgemustert
99 271	Jung	1918	Bt		1944 aus Holland übernommen, 1953 ausgemustert
99 291	O&K	1911	Ct		1944 von DR nach Wangerooge versetzt, 1949 ausgemustert
					Anmerkung: Lok Nr. 1–5 wurden von der GOE beschafft.

Derzeitiger Wagenbestand:

12 Reisezugwagen (davon fünf von der stillgelegten DB-Schmalspurstrecke Mosbach-Mudau übernommen)

1 B/D-Halbpackwagen

2 Packwagen

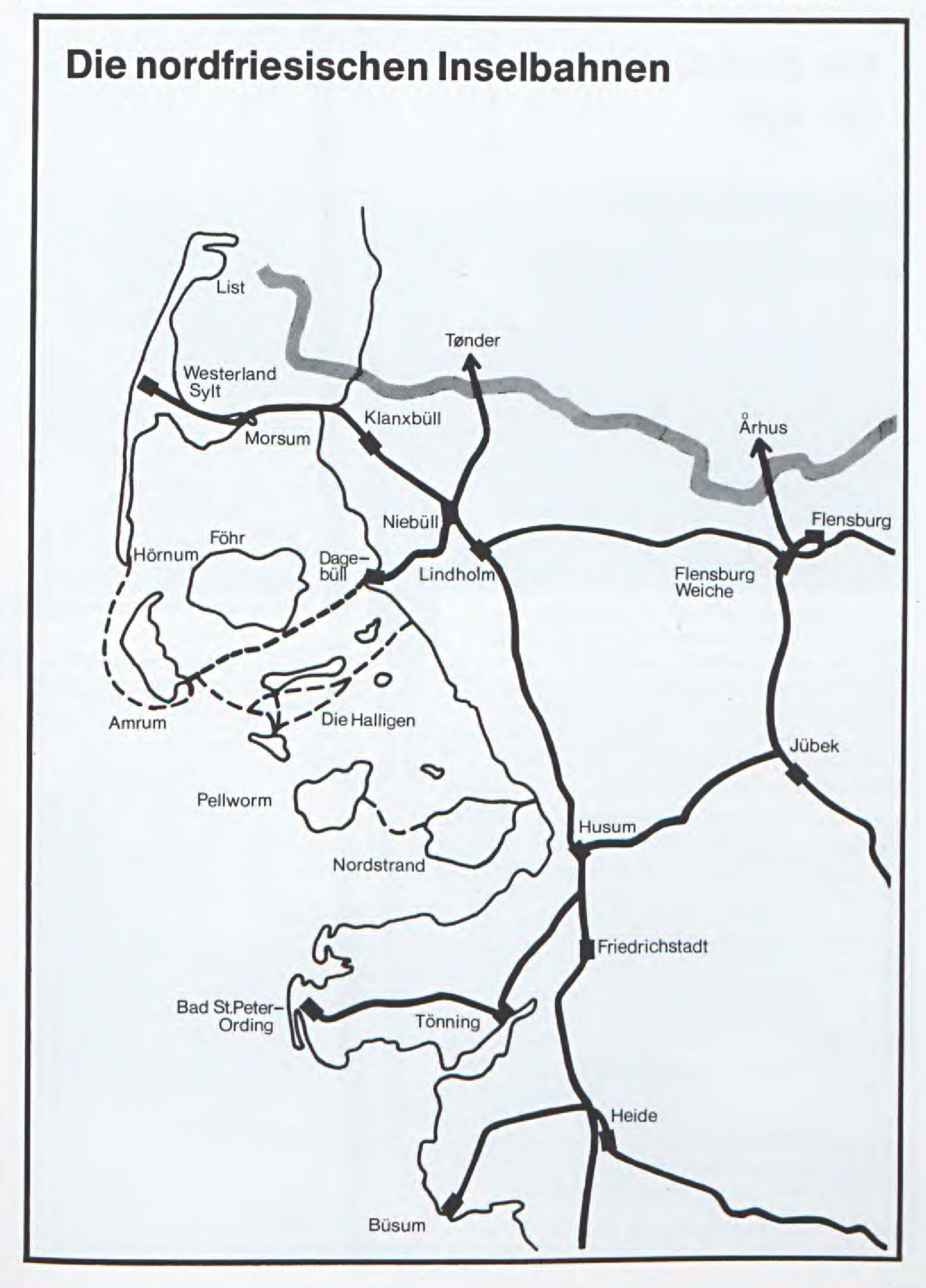
46 Güterwagen (17 Halbbord-, 16 Flach-, 7 gedeckte, 2 Kesselwagen, dazu kommen 4 Privat-Kesselwagen)



Draisine am Deichtor bei Streckenkilometer 0,4. Die Wangerooger Inselbahn hat noch Kilometersteine aus der GOE-Zeit.

Für Wangerooge trägt man sich seit längerem mit Plänen, einen ortsnahen Hafen nach dem Modell Spiekeroog zu bauen, der die Bahn überflüssig machen würde. Dann würden die Gemeinde und das Staatsbad möglicherweise tideunabhängig werden, was aber nicht allein eine Kostenfrage ist. Vorerst dürfte die DB den Wangeroogeverkehr deshalb beibehalten. Die Bundesbahndirektion Hannover hat erst kürzlich erneut bekundet, daß sie nicht an eine Stillegung der Inselbahn denke. Im Gegenteil, es sollen sogar neue Personenwagen gebaut werden. Für den Fährbetrieb möchte sie außerdem ein neues Schiff in Dienst stellen. Dafür wären Zuschüsse des Landes Niedersachsen erwünscht.

Inwieweit die organisch mit Wangerooge verbundene Anschlußstrecke zwischen Jever und Harle wenigstens für Tideverkehr und Güterbedienung langfristig erhalten bleibt, ist offen. Im sogenannten betriebswirtschaftlich optimalen Netz ist sie nicht enthalten. Im Winter fahren von Wilhelmshaven bzw. Sande in der Regel Busse für den Wangeroogeverkehr nach Harle.

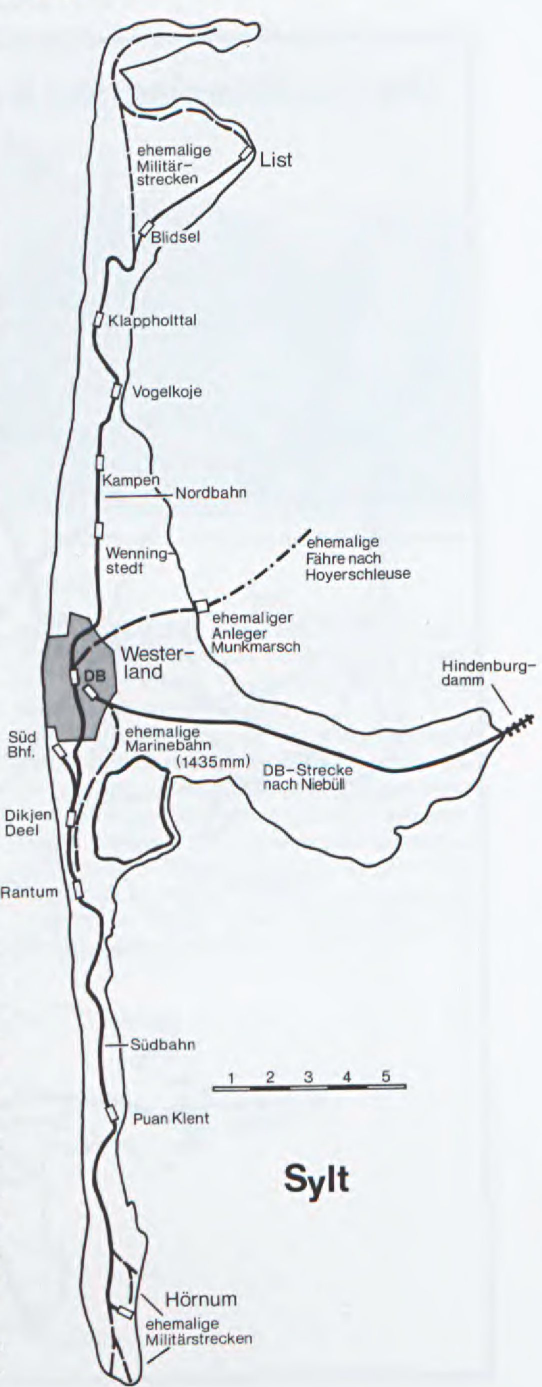

Die nordfriesischen Inselbahnen
List
Tønder
Westerland
Sylt
Klanxbüll
Århus
Morsum
Niebüll
Flensburg
Föhr
Hörnum
Dage-
büll
Lindholm
Flensburg
Weiche
Amrum
Die Halligen
Jübek
Pellworm
Husum
Nordstrand
Friedrichstadt
Bad St.Peter-
Ording
Tönning
Heide
Büsum

Die Eisenbahn auf Sylt

Sylt, Deutschlands nördlichste Insel, nimmt unter den Inseln in der Nordsee in jeder Hinsicht eine Sonderstellung ein. Das 93 Quadratkilometer große und 40 Kilometer lange aber überwiegend schmale Eiland ist seit 1927 durch einen Damm mit dem Festland verbunden. Doch nur per Eisenbahn-Hukkepackverladung können Kraftfahrzeuge über diesen Damm auf die Insel gelangen. Mehr als eine halbe Million Fahrzeuge zählt die Bundesbahn zwischen Niebüll und Westerland jährlich auf ihren Autotransportzügen durchs Wattenmeer. Die Kraftfahrzeuge und das entsprechend ausgebaute Straßennetz führten zur Stillegung der beiden Schmalspurstrecken der Sylter Verkehrsbetriebe im Jahre 1970. Immerhin wird Sylt durch den Hindenburgdamm der DB noch lange Schienenverkehr erleben.

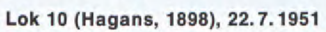
Das vor der Schleswig-holsteinischen Westküste langgestreckte Sylt weist im Gegensatz zu den Ostfriesischen Inseln mehrere Dörfer auf, von Hörnum ganz im Süden bis List im Norden, das zugleich Deutschlands nördlichste Siedlung ist. Hauptort ist Westerland, für viele Badegäste identisch mit der ganzen Insel. Zwischen diesem Badeort und dem Dampferanleger Munkmarsch im Nordosten wurde am 8. Juli 1888 die vier Kilometer lange „Dampfspurbahn" eröffnet, die an die im Tideverkehr von der Hoyer Schleuse her kommenden Dampfer den Anschluß herstellte. Nur in der Saison wurden hier Dampfloks eingesetzt. Im Winter genügte meist ein Pferdebahnwagen.

Diese Meterspurstrecke war die Keimzelle der späteren Nord- und Südbahn. Die bei-

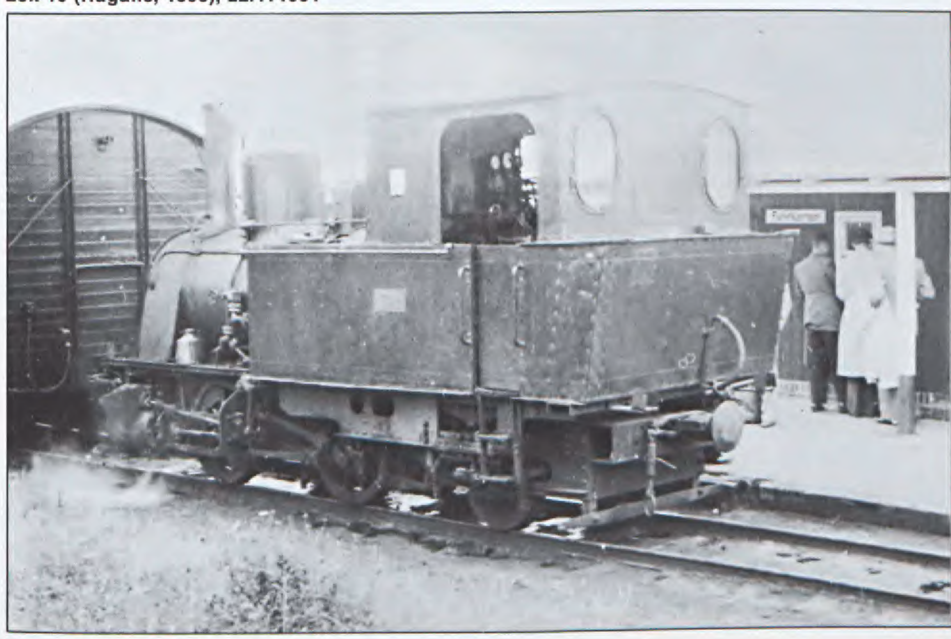


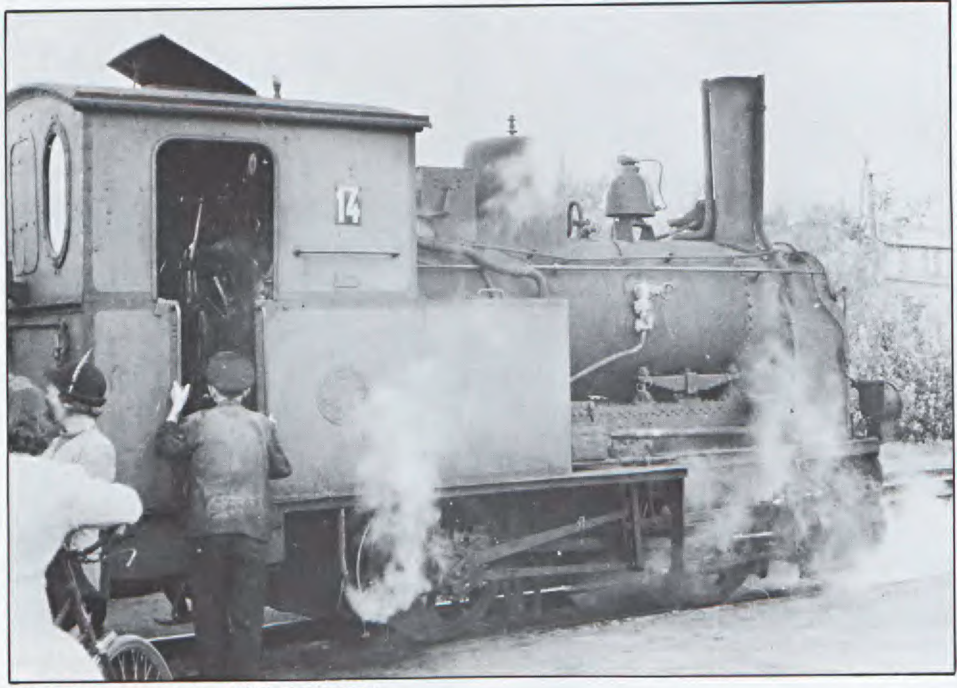


Personenzug bei Kampen, 26. 8. 1951



Lok 10 (Hagans, 1898), 22. 7. 1951





Lok 14 (Hohenzollern, 1897), 17.8.1950

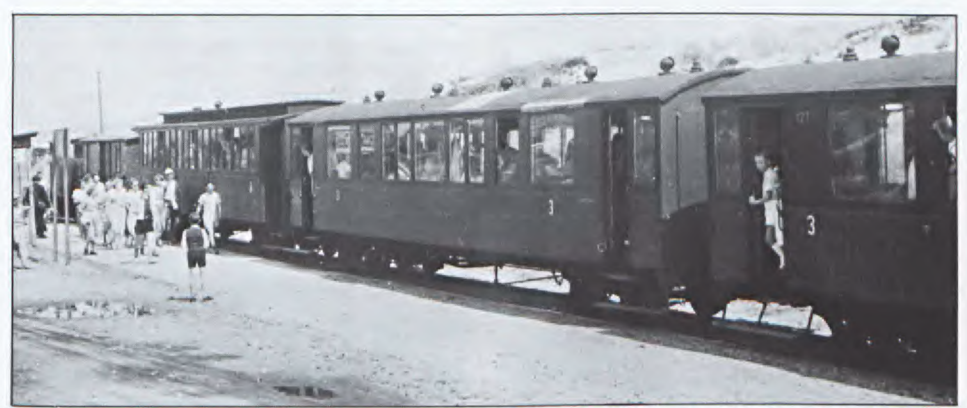
den Bahnen waren anfangs betrieblich und rechtlich voneinander getrennt. Die Fahrzeuge der Nordbahn wiesen einen dunklen, die der Südbahn einen hellen Anstrich auf. Während die Nordbahn eine Privatbahn war und zunächst der örtlichen Badeverwaltung und später der Sylter Dampfschiffahrts-Gesellschaft AG, Westerland, unterstand, gehörte die Südbahn der Hamburger Hapag-Reederei. Diese hatte seit 1885 eine Direktverbindung von der Hansestadt nach Sylt eingerichtet und an der Südspitze der Insel in Hörnum eine Hafen. Was lag näher, als von dort nach Westerland eine Schmalspurbahn zu bauen, die ihren Betrieb am 1. Juli 1901 aufnahm.

Die Sylter Nordbahn entstand in zwei Abschnitten erst später. Von Westerland nach Kampen fuhren die Züge vom 7. Juli 1903 an. Die Verlängerung bis zur Nordspitze in List war erst am 1. Juni 1908 befahrbar. Die Nordbahn endete in Westerland am Nordbahnhof, die Südbahn am Südbahnhof. Ein durchgehender Betrieb fand anfangs nicht statt. Erst im Jahre 1917 erfolgte die Verbindung beider Bahnen und die Betriebsleitungen wurden zusammengelegt. Juristisch aber bestanden die Bahnen noch bis zu Anfang der fünfziger Jahre als Einzelfirmen. Als Sylter Inselbahn AG und Sylter Südbahn wiesen sie getrennte Betriebsergebnisse und einen jeweils eigenen Fahrzeugpark aus. Das Personal beider Bahnen stellte nominell die Sylter Inselbahn AG. Der Fahrzeugeinsatz erfolgte längst nach den Anforderungen und nicht auf die jeweilige Strecke beschränkt. Die Nordbahn war 16 km lang, die Südbahn 18 km. Die Höchstgeschwindigkeit auf beiden betrug 40 km/h, da die Züge luftgebremst waren.

Stärker noch, als das auf anderen Inseln der Fall war, hatte das Militär auf Sylt Interessen an der Inselbahn. Die Marine ließ zahlreiche Stich- und Anschlußgleise für Geschützstel-



Lok 18 (Krauss, 1900) in Westerland, 11. 7. 1951



Diesellok mit Packwagen 51 und Personenwagen 123, 126 und 127 am 11. 7. 1951 in Dikjen Deel

T 22 mit Anhänger 14 in Westerland, 11. 7. 1951





Borgward-Sattelschlepper „Kampen“ in Westerland am 5. 6. 1954

LT 5 auf der Drehscheibe in Hörnum am 30. 6. 1963. Gedreht wurde mit Muskelkraft!



LT 3 in List, dem Endbahnhof der Nordbahn, am 15. 8. 1970



Auch im Endpukt List gab es für die Sattelschlepper eine Drehscheibe, 15. 8. 1970



Ehemalige Mindener Straßenbahnwagen als Zuggarnitur, Westerland 9. 9. 1968



lungen und für die Marineflieger bauen. Insbesondere im Norden erhielt die Inselbahn eine militärische Verlängerung über List bis zum Ellenbogen, dem nördlichsten Zipfel Sylts. Über das Listland hinaus wurde zusätzlich eine Militärstrecke erstellt, so daß eine Ringverbindung entstand.

Nach Eröffnung des regelspurigen Verkehrs über den 11,2 km langen Hindenburgdamm nach Sylt baute die Marine sogar normalspurige Anschlußgleise auf Sylt. Der Damm wurde am 1. Juni 1927 in Anwesenheit des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg eröffnet.

Dieses Datum markiert gleichzeitig das Ende der ersten Eisenbahn auf Sylt, denn die Strecke von Westerland nach Munkmarsch war nun überflüssig, weil die Tidedampfer vom Festland her nicht mehr benötigt wurden. Munkmarsch verlor seine Bedeutung völlig. Eine Fährverbindung mit täglichen Abfahrten nach Sylt gab es erst wieder ab 1963 vom dänischen Nachbargebiet, der Insel Röm nach List.

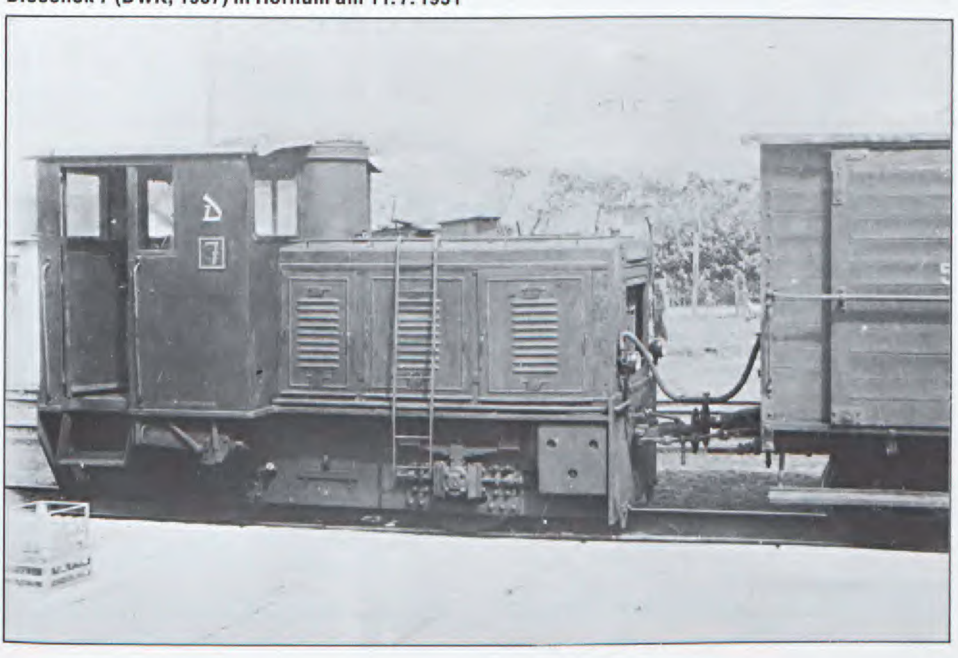
Die militärischen Ausbaupläne sahen eine neue normalspurige Strecke von Westerland bis Hörnum vor. Fertig wurde ein Teilstück bis Rantum. Außerdem gab es eine Normalspurstrecke nach Keitum. Nach 1945 fielen die militärischen Anlagen, inklusive der Gleise, dem Abbau zum Opfer. Auf der vorgesehenen Bahntrasse nach Hörnum entstand eine gut ausgebaute Straße, was später mit zur Bahnstillegung führte.

Ursprünglich waren die beiden Bahnen der Insel getrennte Unternehmen, weshalb es wie bereits erwähnt, einen ebenfalls getrennten Fahrzeugpark gab. Die Nordbahn unterhielt zunächst vorwiegend zweiachsige Lokomotiven, die teilweise Namen von Persönlichkeiten erhielten, darunter auch den des Eisenbahndirektors Emil Kuhrt, der die Bahn erbaut und zeitweise auch betrieben hatte. Die Loks stammten von Krauss in München oder waren gebraucht erworben.

Demgegenüber versuchte es die Südbahn mit dreiachsigen Loks von der Berliner Firma Freudenstein. Später kamen Ge-



Diesellok 7 (DWK, 1937) in Hörnum am 11. 7. 1951



brauchtkäufe hinzu. Insbesondere im Jahre 1936 erfuhr der Dampflokpark eine starke Verjüngung durch den Ankauf von nicht weniger als zehn Dampflokomotiven unterschiedlichster Fabrikate und Achsfolgen. Drei Lokomotiven gab die Steinhuder Meer-Bahn nach Teileinstellung ihrer Strecke zwischen Rehburg und Uchte ab, zwei die Mindener Kreisbahn. Zwei weitere kamen von der stillgelegten Kehdinger Kreisbahn, die anderen aus Eckernförde, von der Reichsbahndirektion Ludwigshafen und sogar aus Innsbruck.

Sämtliche Dampflokomotiven wanderten bis Ende der fünfziger Jahre aufs Abstellgleis und wurden durch Diesellokomotiven aus Wehrmachtsbesitz sowie Triebwagen ersetzt. Außer drei ehemaligen Marinebahn-Dieselloks beschaffte die Sylter Inselbahn lediglich 1966 von der stillgelegten Herforder Kleinbahn eine „zivile" Diesellok, die nach der Stillegung von Sylt nach Juist gelangte, wo sie heute noch fährt. Juist war auch dankbarer Abnehmer etlicher Triebwagen von Sylt. Daneben kauften Amateurvereinigungen Sylter Fahrzeuge an. Die meisten wurden jedoch bis 1972 verschrottet.

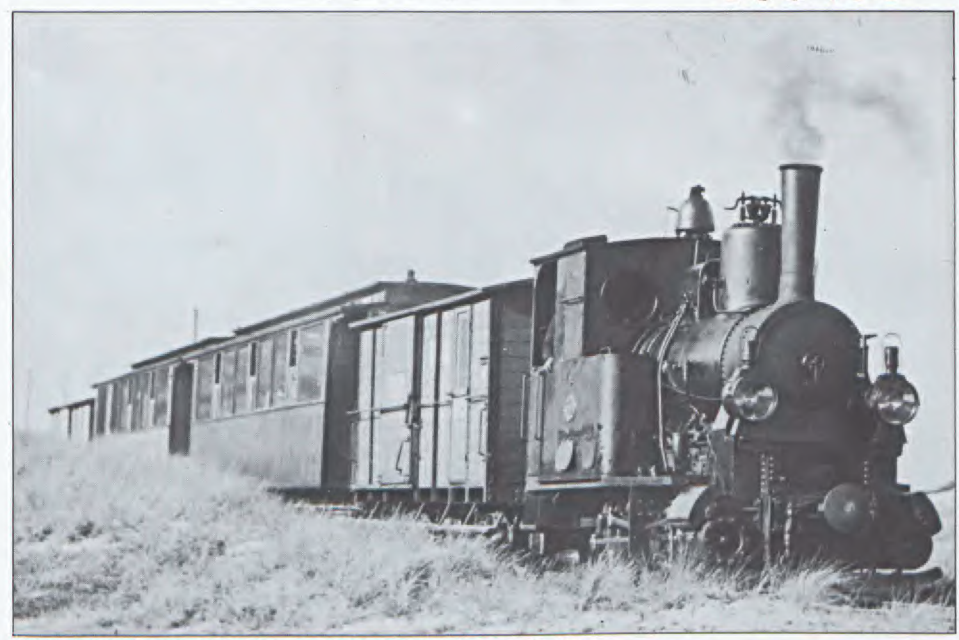
Sylt war neben Borkum die einzige Nordseeinsel, auf der Wismarer Schienenbusse des EVA-Typs zu finden waren. Die mit entsprechenden Hängern kuppelbaren Fahrzeuge waren 1935 und 1937 für die Marine beschafft und dann nach 1945 in den Inselbahnbestand übernommen worden. Außerdem hatte sich die Sylter Inselbahn in den fünfziger und sechziger Jahren mit Triebwagen von stillgelegten Festlandbahnen versorgt, die aus Eckernförde, Rendsburg, Emden, Hoya und Plettenberg kamen.

Da die Bahnen auf Sylt neben dem Touristenverkehr auch einen beachtlichen Innerortsverkehr auf der Insel mit zu bewältigen hatten und der Oberbau, der in Sand und Dünengras gebettet lag, nicht für alle Fahrzeuge gleich gut geeignet war, kam die Verwaltung Anfang der fünfziger Jahre auf eine kuriose aber einmalige Lösung zur Triebwagen-Neubeschaffung. Aus der laufenden Lastwagenproduktion der Bremer Autofirma Borgward bezog die Bahn von 1952 bis 1954 insgesamt fünf Sattelschlepper. Sie wurden mit Eisenbahnachsen und entsprechenden Radsätzen versehen und erhielten statt der Ladefläche einen Fahrgastraumaufbau. Diese einmaligen, wenn auch unmöglich aussehenden Sattelschleppertriebwagen, die mit einem Anhänger kuppelbar waren, mußten an den Endpunkten in List und Hörnum auf eigens für sie konstruierten handbetriebenen Drehscheiben gewendet werden. Auch in Westerland existierte eine solche Einrichtung, die vom Zugpersonal bedient wurde. Bei diesem „Handbetrieb" gingen dann und wann auch schon einmal Fahrgäste mit zur Hand.

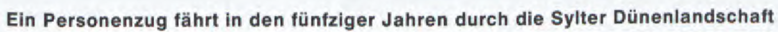
Die Sattelschlepper-Triebwagen waren zunächst straßenbahngelb gestrichen und trugen anstelle einer Betriebsnummer Namen der Inselorte. Erst später fielen die Namen fort und wurden durch Nummern von eins bis fünf ersetzt. Analog den übrigen Triebwagen erhielten die Sattelschlepper nun auch einen zweifarbigen Anstrich und die auf Sylt seit Mitte der fünfziger Jahre übliche Außenreklame.

Zu den Sattelschleppern baute die in Westerland vorhandene Werkstatt passende Anhänger. Als Untergestelle dienten Teile älterer Personenwagen. Auf den Kunststoffsitzen der Sattelschlepper und Anhänger fanden jeweils 53 Fahrgäste einen Sitzplatz. Bei entsprechender Besetzung kam es auch vor, daß vorn beim Fahrer Fahrgäste mitfuhren.

Außer den von der ehemaligen Wehrmacht übernommenen Wismarer Schienenbussen und Gebrauchtkäufen von diversen stillgelegten Schmalspurbahnen auf dem Festland kaufte die Sylter Verkehrsgesellschaft zwischen 1962 und 1966 einen großen Teil des Fahrzeugparks der in Abschnitten stillgelegten elektrischen Herforder Kleinbahn. Dabei handelte es sich um vierachsige Straßenbahnanhänger, von denen die meisten ursprünglich bei der 1959 stillgelegten Mindener Straßenbahn gelaufen waren, die wie die Herforder Bahn dem Elektrizitätswerk



Auf der Nordbahn: Personenzug bei Vogelkoje am 4. 10. 1951



Ein Personenzug fährt in den fünfziger Jahren durch die Sylter Dünenlandschaft





Triebwagen 27 in Hörnum, dem Endbahnhof der Südbahn, am 16. 9. 1969

Hochbetrieb auf dem Inselbahnhof in Westerland: links LT 2, in der Mitte T 27 und rechts LT 4 (14. 9. 1969)





Ein „echter" Straßenbahnwagen auf Sylt: Triebwagen 9 der Herforder Kleinbahnen, noch mit seinem alten Zielschild „Spenge". Er rostet in Westerland seinem Ende entgegen, denn er wurde auf Sylt nie eingesetzt.

Minden-Ravensberg gehörte. Zusammen mit der Herforder Diesellok 14 bildeten diese Wagen einen artreinen Zug.

Nicht mehr zum Einsatz auf Sylt kamen vier 1952 fabrikneu an die Herforder Kleinbahn gelieferte elektrische Düwag-Triebwagen, die eigentlich zu dieselelektrischen Triebwagen umgebaut werden sollten. Lediglich der Wagen 8 wurde noch zum Beiwagen hergerichtet, aber kaum mehr eingesetzt.

So bildete der Fahrzeugpark aus den uralten Personenwagen der Anfangsjahre, den Sattelschleppern und Schienenbussen ein einmaliges „Sammelsurium", das es in dieser Form bei keiner anderen Insel- oder Schmalspurbahn in der Bundesrepublik gegeben hat. Selbst das Zugpersonal passte sich diesem Stil an und hob sich von dem leicht gewandeten Ferienpublikum nicht durch überflüssige Eisenbahneruniformen ab.

Da die Dampfzeit auf Sylt relativ früh in den fünfziger Jahren ausklang, bleibt in der Erinnerung umso lebhafter das Aussehen der Schmalspurbahn in den letzten Jahren zurück, wenn nach Ankunft eines langen D-Zuges von Hamburg, gezogen von einer 01,01^{10} oder V 200 der DB, sich ein wahrer Menschenstrom hinüber zum Kleinbahnhof ergoß, um die bereitstehenden Züge nach List und Hörnum zu stürmen. An Rekordtagen benutzten mehr als 20000 Fahrgäste Züge der Inselbahn.

In verkehrsärmeren Stunden fuhren die Wismarer Schienenbusse. Stückgut und sonstige Güter wurden mit den Lokomotiven abgeholt, und es herrschte ein ständiges Treiben auf den Bahnstrecken, bis der Omnibus der inzwischen Sylter Verkehrs GmbH genannten Gesellschaft nach und nach die Schiene verdrängte. Der Fahrplan wurde immer weiter ausgedünnt und bestand im Winter nur noch aus wenigen Zü-

650169

Sylter Verkehrsges., Westerland (Sylt)

112 q Westerland (Sylt)—Hörnum/List und zurück *(Schmalspurbahn)*

Alle Züge nur 2. Klasse

km	Zug Nr	103	105	107		111	113		115	117	119	121	123	125	127	129	131	133
0	**Westerland** (Bundesbf) 112 .. ab	X5.10	X6.05	7 45	...	10.00	11.55	...	13.15	15.05	15.45	d16.05	17.10	f18.00	19.10	Fr20.30	g22.25	h 0.15
4	Dikjen-Deel	5.16	6.11	7.52	...	10.08	12.03	..	13.23	15.12	15.52	16.12	17.18	18.07	19.17	20.36	22.31	0.21
6	Rantum Nord	5.21	6.16	7.58	...	10.14	12.09	...	13.29	15.18	15.58	16.18	17.24	18.13	19.23	20.41	22.36	0.26
7	Rantum Seeheim	5.23	6.18	8.00	...	10.16	12.11	...	13.31	15.20	16.00	16.20	17.27	18.15	19.25	20.43	22.38	0.28
8	Rantum Dorf	5.25	6.21	8.03	...	10.19	12.14	...	13.35	15.23	16.03	16.23	17.30	18.18	19.28	20.45	22.40	0.30
13	Puan-Klent	5.35	6.31	8.14	...	10.30	12.25	...	13.46	15.34	16.14	16.34	17.41	18.28	19.38	20.55	22.50	0.40
16	Hörnum Nord	5.42	6.39	8.22	...	10.38	12.33	...	13.54	15.42	16.22	16.42	17.48	18.35	19.45	21.02	22.57	0.47
18	**Hörnum** ⚓ 1000 r .... an	X5.46	X6.43	8.27	...	10.43	12.38	...	14.00	15.47	16.27	d16.47	17.53	f18 40	19.50	Fr21.06	g23.01	h 0.51

km	Zug Nr	104	106	108		112	114		116	118	120	122	124	126	128	130	132	134
0	**Hörnum** ⚓ 1000 r .... ab	X6.00	X6.58	8.50	...	10.55	12.50	...	14.35	16.00	16.47	d17.05	18.15	Zug verkehrt nach Ankunft des Helgoland-Schiffes	20.05	Fr21.15	g23.10	h 1.00
2	Hörnum Nord	6.05	7.03	8.55	...	11.00	12.55	...	14.40	16.05	16.52	17.10	18.20		20.09	21.19	23.14	1.04
5	Puan-Klent	6.12	7.11	9.03	...	11.08	13.03	...	14.48	16.13	16.59	17.18	18.28		20.16	21.26	23.21	1.11
10	Rantum Dorf	6.22	7.22	9.14	...	11.18	13.13	...	14.59	16.23	17.09	17.29	18.38		20.26	21.36	23.31	1.21
11	Rantum Seeheim	6.24	7.24	9.16	...	11.20	13.15	...	15.02	16.25	17.11	17.32	18.40		20.28	21.38	23.33	1.23
12	Rantum Nord	6.27	7.27	9.19	...	11.23	13.18	...	15.05	16.28	17.13	17.35	18.43		20.30	21.40	23.35	1.25
14	Dikjen-Deel	6.33	7.33	9.25	...	11.29	13.24	...	15.11	16.34	17.19	17.41	18.49		20.36	21.45	23.40	1.30
18	**Westerland** (Bundesbf) 112 .. an	X6.40	X7.40	9.32	...	11.36	13.32	...	15.19	16.41	17.26	d17.48	18.56		20.43	Fr21.51	g23.46	h 1.36

km	**Bedarfshaltest**
1	Meisenweg
3	FKK-Strand
5	Boakental
10	Rantum, Vogelkoje
17	Steintal
18	Kurverwaltung

d = vom 24. VI. bis 13. IX. tägl, übrige Zeit Sa und †
f = bis 3. VI. Sa und †, ab 8. VI. täglich
g = vom 1. VII. bis 29. VIII. tägl, übrige Zeit Fr, Sa und So
h = Fr/Sa, Sa/So und So/Mo

km	Zug Nr	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33
0	**Westerland** (Bundesbf) 112 .. ab	X5.10	5.55	7.45	9.10	10.00	11.55	13.10	15.05	15.50	d16.10	17.10	f18.00	19.10	Fr20.30	22.25	z 0.15
1	Westerland Inselbf-Nord	5.13	5.58	7.48	9.13	10.03	11.58	13.14	15.08	15.53	16.13	17.13	18.03	19.13	20.33	22.28	0.18
4	Wenningstedt	5.20	6.05	7.56	9.21	10.11	12.06	13.22	15.16	16.01	16.20	17.21	18.10	19.20	20.40	22.35	0.25
6	Kampen	5.25	6.10	8.02	9.26	10.16	12.11	13.28	15.21	16.06	16.25	17.27	18.15	19.25	20.45	22.40	0.30
9	Vogelkoje	5.32	6.17	8.09	9.33	10.23	12.18	13.36	15.28	16.13	16.32	17.34	18.22	19.32	20.52	22.47	0.37
11	Klappholttal	5.36	6.21	8.14	9.37	10.27	12.22	13.41	15.32	16.17	16.36	17.38	18.26	19.36	20.56	22.51	0.41
13	Bildsel	5.42	6.27	8.20	9.43	10.33	12.28	13.47	15.38	16.23	16.43	17.44	18.32	19.42	21.02	22.57	0.47
16	List Bahnhof	5.48	6.33	8.26	9.49	10.39	12.34	13.53	15.44	16.29	16.49	17.50	18.38	19.48	21.08	23.03	0.53
17	**List** Dorf .... an	X5.53	6.36	8.30	9.52	10.42	12.38	14.00	15.48	16.33	d16.52	17.53	f18.41	19.52	Fr21.11	23.06	z 0.56

km	Zug Nr	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
0	**List** Dorf .... ab	X6.00	6.45	8.40	10.10	10.55	12.50	14.10	16.00	16.45	d17.00	18.05	f18.50	20.10	Fr21.20	23.15	z 1.05
1	List Bahnhof	6.10	6.57	8.52	10.15	11.00	12.55	14.22	16.05	16.50	17.05	18.15	19.00	20.15	21.25	23.20	1.10
4	Bildsel	6.16	7.03	8.58	10.21	11.06	13.01	14.28	16.11	16.56	17.11	18.21	19.06	20.21	21.31	23.26	1.16
6	Klappholttal	6.22	7.09	9.04	10 27	11.12	13.07	14.34	16.17	17.02	17.17	18.27	19.12	20.27	21.37	23.32	1.22
8	Vogelkoje	6.26	7.13	9.09	10.31	11.16	13.11	14.38	16.21	17.06	17.21	18.31	19.16	20.31	21.41	23.36	1.26
11	Kampen	6.33	7.20	9.16	10.38	11.23	13.18	14.45	16.28	17.13	17.28	18.38	19.23	20.38	21.48	23.43	1.33
13	Wenningstedt	6.38	7.25	9.22	10.43	11.28	13.23	14.50	16.33	17.18	17.34	18.44	19.28	20.43	21.53	23.48	1.38
16	Westerland Inselbf-Nord	6.45	7.33	9.30	10.50	11.35	13.30	14.57	16.40	17.25	17.42	18.52	19.35	20.50	22.00	23.55	z 1.45
17	**Westerland** (Bundesbf) 112 .. an	X6.48	7.35	9.33	10.53	11.38	13.33	15.00	16.43	17.28	d17.45	18.55	f19.38	20.53	Fr22.03	23.58	an

Bedarfshaltestelle:

km	
1	Tonderner Straße

d = vom 24. VI. bis 13. IX. tägl, übrige Zeit Sa und †
f = bis 3. VI. Sa und †, ab 8. VI. täglich
z = vom 1./2. VII. bis 29./30. VIII. täglich, übrige Zeit Fr/Sa, Sa/So und So/Mo

Weitere Verbindungen nach List siehe Busfahrplan 2112/1

Fahrplan der Sylter Inselbahn, Sommer 1968

Fahrzeuge der Sylter Inselbahn

Nr.	Hersteller	Baujahr	Leistung	Bemerkungen
Triebwagen:				
T 22	Wismar	1937	2x50 PS	von Fliegerhorst Hörnum, 1968 ausgemustert
T 23	DWK	1925	105 PS	1957 von Rendsburg übernommen, 1972 an IHS
T 24	Talbot	1949	100 PS	1958 von Eckernförder Krsb. übernommen, 1971 an Inselbahn Juist abgegeben
T 25	Wismar	1935	2x50 PS	von Fliegerhorst List, 1969 an DEV abgegeben
T 26	Fuchs	1941	220 PS	1960 von Plettenberger Kb. übernommen, nicht eingesetzt
T 27	DWK	1929	150 PS	1963 von Emden übernommen, urspr. Eckernförder Kb.
T 28	Talbot	1949	100 PS	1965 von Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya übern., urspr. Eckernförder Kb., 1971 an Inselbahn Juist
LT 1–5	Borgward	1952–1954	90 PS	Umbau auf Lastwagenfahrgestellen, LT 4 an Straßenbahnmuseum Hannover abgegeben
Diesellokomotiven:				
7	DWK	1937	90 PS	von Wehrmacht übernommen
20	DWK	1936	180 PS	von Wehrmacht übernommen, 1971 an IHS
21	Henschel	1941	40 PS	von Wehrmacht übernommen, 1963 an Baufirma verk.
14	Deutz	1953	125 PS	von Herforder Klb. übernommen, 1971 an Inselbahn Juist abgegeben
Dampflokomotiven:			Achsfolge	
2 (II)	O&K	1925	Ct	urspr. Kehdinger Kreisbahn, 1951 ausgemustert
10	Hagans	1898	B 1t	urspr. Mindener Krsb. Nr. 2, 1956 ausgemustert
11	Jung	1911	D 1t	urspr. Mindener Krsb. Nr. 11, 1945 verkauft
12	O&K	1910	Ct	urspr. Eckernförder Krsb., 1955 ausgemustert
13	Borsig	1909	Ct	urspr. Steinhuder Meer-Bahn Nr. 8, 1955 ausgem.
14	Hohenzollern	1897	Bt	urspr. Steinhuder Meer-Bahn Nr. 3, 1955 ausgem.
15	O&K	1927	1 Ct	urspr. Kehdinger Krsb., 1955 ausgemustert
16	Hohenzollern	1898	Bt	urspr. Steinhuder Meer-Bahn Nr. 5, 1952 ausgem.
17	Krauss	1889	Ct	von DR (Bw Ludwigshafen), nur kurz auf Sylt
18	Krauss	1900	C 1t	österr. Loktyp (Innsbruck), 1955 ausgemustert

Anmerkung: Insgesamt waren für die getrennten Netze der Nord- und Südbahn über 20 Dampfloks vorhanden, die nach der Zusammenlegung durchgehend von 1 bis 18 numeriert wurden. Aufgeführt sind die 1936 im Bestand befindlichen Maschinen.

Personenwagen:

Zweiachser: Nr. 101 bis 115, 131, 132
Vierachser: Nr. 116 bis 119, 121 bis 130
Baufirmen: Weyer, Freudenstein, LHB, Herbrand, Busch, Gotha

Triebwagenanhänger:

Nr. 6, 7 Selbstbau 1954/55 passend zu LT 1–5, entsprechend umgebaut wurde auch Wagen Nr. 126
Nr. 8, 9, 11, 12 waren 1966 von der Herforder Kreisbahn übernommene DÜWAG-Triebwagen
Nr. 28/29: 1965 von Herforder Klb. übernommen. Erbauer: WF Uerdingen
Nr. 35–40: 1966 von Herforder Klb. und Mindener Straßenbahn übernommen
Nr. 102/103: desgl. bereits 1961 übernommen

Außerdem waren 4 Packwagen und 70 Güterwagen vorhanden.

gen. Zunächst wurde die Südbahn im Mai 1970 durch den Bus ersetzt, zum Jahreswechsel 1970/71 war es auch um die Nordbahn geschehen. Über den Fahrplanwechsel hinaus bis zum 15. Dezember, verkehrte noch ein einziges Zugpaar zur Bedienung des Jugendheims Klappholtal, das auf der Straße zunächst nicht erreichbar war. Am 29. Dezember 1970 fand die offizielle letzte Fahrt nach List statt. Danach erfolgte der Abbau der Gleise und der Verkauf der Fahrzeuge, von denen etliche an andere Insel- und Museumsbahnen gelangten. Von diesem Zeitpunkt an hatte freilich die Insel eine besondere Attraktion verloren.

Um den Betriebsdienst unter vereinfachten Bedingungen kostengünstiger und flüssiger abwickeln zu können, verfiel die Sylter Verkehrsgesellschaft in den fünfziger Jahren auf einen einmaligen Plan. Die Eisenbahn wurde 1957 juristisch in eine Straßenbahn umgewandelt. Sylt war fortan Deutschlands nördlichster Straßenbahnbetrieb, obwohl die wichtigste Voraussetzung für eine richtige Straßenbahn, nämlich elektrischer Betrieb, fehlte.

Durch die Umkonzessionierung konnte die Bahn nun aber ihre Züge im Sichtabstand fahren lassen und brauchte keine Signalisierung oder etwa ein Zugleitverfahren. Die Gesellschaft schied aus dem Verband Deutscher nichtbundeseigener Eisenbahnen, dem Dachverband der Privatbahnen, aus und nahm die Mitgliedschaft im Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe an.

Den Fahrgästen wird diese Umstellung kaum aufgefallen sein. Für die Anliegerorte bedingte sie auch nur die Aufgabe des Schienengüterverkehrs. Lediglich Stückgut wurde noch lange Zeit bedient, desgleichen natürlich Gepäck. Der umfangreiche Güterwagenpark, der 1950 noch aus über 60 Wagen bestand, wurde dezimiert. Nach Fortfall der militärisch bedingten Transportaufgaben war der Güterverkehr auf der Inselbahn nach dem Kriege durchaus noch bemerkenswert.

1949 beförderte die Nordbahn neben 296827 Fahrgästen immerhin noch 6758 t Güter. Auf der Südbahn waren es 306597 Personen und 16445 t . Der Kraftverkehr, der seit 1929 bestand, hatte in diesem Jahr auf den beiden Linien Westerland-List und Westerland-Rantum immerhin schon 259004 Fahrgäste aufzuweisen. 1978 waren es 1764788.

Die vollständige Umstellung von der Schiene auf die Straße bringt noch heute große Probleme mit sich, insbesondere bei den zahlreichen Kindertransporten. Während die Kapazität der inzwischen 23 Busse in den Sommermonaten kaum ausreicht, ist es im Winter vergleichsweise ruhig. Wie schon zu Zeiten der alten Inselbahn wird diese Jahreszeit zur Renovierung der im Sommer strapazierten Fahrzeuge genutzt.

Wie beim Eisenbahnbetrieb, so beschaffte die Sylter Verkehrsgesellschaft auch für den Busbetrieb mit Vorliebe gebrauchte Omnibusse. Es gab sogar mit einem Daimler-Sattelschlepper-Omnibus einen Nachfolger des Borgward-Sattelschlepper-Triebwagens.

Vom Fahrzeugpark der Sylter Inselbahn ist auf der Insel Sylt selbst, abgesehen von einigen als Abstellräumen genutzten Wagenkästen, kaum etwas übriggeblieben. Auch von den Bahnanlagen ist in Westerland und an den meisten anderen Stellen so gut wie nichts mehr sichtbar. Lediglich einige Bahnhofsgebäude sind erhalten. Insbesondere im nördlichen Teil der Insel sieht man bei List noch Spuren der Bahn.

Einen neuen Besitzer in Gestalt von anderen Bahnen und Museumsbahnvereinigungen fanden nur noch wenige Fahrzeuge. Außer auf Juist sind Sylter Wagen heute noch bei den Museumsbahnen in Bruchhausen-Vilsen und Geilenkirchen anzutreffen. Das Deutsche Straßenbahnmuseum bei Hannover hat den letzten Borgward-Sattelschlepper erhalten.

Der Hindenburgdamm

Ein Kapitel für sich bildet die in dieser Art im Bundesgebiet einmalige Verkehrsverbindung durch die Sylt genau genommen seit 1927 keine richtige Insel mehr ist. Obwohl heute über diesen Damm in dichter Folge Autoreisezüge mit Urlaubern rollen und immer wieder Diskussionen auftraten, den Damm auch mit einer Autostraße zu versehen, hat sich die Grundkonzeption der Erfinder bewährt. Manches Auto, das sonst zusätzlich den ohnehin beengten Verkehrsraum auf Sylt in Anspruch nehmen würde, wird so von der Insel ferngehalten.

Am 1. Juni 1927 eröffnete die Reichsbahndirektion Altona in Anwesenheit des damaligen Reichspräsidenten Paul von Hindenburg die 26 km lange Neubaustrecke Klanxbüll-Westerland. Der 11,2 km lange Damm schloß die Insel von den Gezeiten unabhängig ans Festland an, den Namen des Reichspräsidenten erhielt er übrigens erst später. Der Damm hatte schon viel eher gebaut werden sollen. Konkrete Planungen machte der erste Weltkrieg zunichte.

Seit 1855 war Westerland Bad. Keitum galt zu jener Zeit als Hauptort der Insel. Um die Jahrhundertwende konnte man mit der Hapag von Hamburg aus nach Hörnum fahren oder mit dem Zug bis Tondern und dann über Hoyerschleuse nach Munkmarsch. Da Hoyerschleuse seit 1919 zu Dänemark gehörte, wurden die Dammbaupläne von deutschem Boden aus konkretisiert.

Nachdem feststand, daß der Damm gebaut werden sollte, verlängerte die DRG die Strecke von Niebüll für den Materialtransport bis Klanxbüll. Im Frühjahr 1923 begannen die eigentlichen Bauarbeiten. Mehrfach vernichteten Sturmfluten ganze Abschnitte

Für den Transport der Baumaterialien wurde eigens eine Schmalspurbahn angelegt. Die Aufnahme datiert aus dem Jahr 1926



des im Entstehen begriffenen Bauwerks. Es sollte insgesamt drei Jahre dauern, den Damm zu schließen. Während der Bauzeit wurde auch eine dampfbetriebene Schmalspurbahn für den Materialtransport verwendet. Insgesamt waren rund 1500 Arbeiter eingesetzt.

Der Damm war zunächst eingleisig mit einer Kreuzungsstelle in der Mitte. Da der Verkehr nach dem Kriege, insbesondere durch die zwischen Niebüll und Westerland pendelnden Autozüge ständig zunahm, entschloß sich die Bundesbahn zum zweigleisigen Ausbau, der 1972 erfolgte. Die Strecke, die für den Güterverkehr keine allzu große Bedeutung hat, gilt wegen des starken Personenverkehrs immer noch als rentabel. Westerland ist sogar seit Mai 1979 in den IC-Verkehr eingeschlossen. Darüber hinaus gibt es Direktverbindungen über Hamburg nach Berlin und in das übrige Bundesgebiet sowie eine Sommerverbindung über Flensburg in die Landeshauptstadt Kiel. Die Bahnhöfe Tinnum, Keitum und Morsum liegen außer Westerland ebenfalls auf der Insel. Mithin gibt es genau genommen mit der normalspurigen DB-Strecke auf Sylt doch eine Inselbahn.

Für den Eisenbahnfreund war und ist die Fahrt über den Damm ein Erlebnis besonderer Art. Bis zum Ende ihres Einsatzes von Altona und Husum aus fuhren nach Westerland die ölgefeuerten Maschinen der BR 01^{10}, später ergänzt und schließlich abgelöst durch die V 200 (220). Heute dominiert die 218 auf dem Damm, vor schweren Zügen teilweise in Doppeltraktion. Eine Elektrifizierung der Strecke in naher Zukunft ist kaum zu erwarten. Schleswig-Holstein insgesamt bleibt nach dem Stand der Dinge dem Dieselbetrieb vorbehalten.

Der Hindenburgdamm ist wie alle Bauwerke an der See dem Einfluß der Natur besonders

An der feierlichen Eröffnung des Damms nahm auch der damalige Reichskanzler von Hindenburg teil. Westerland, 1.6.1927





„Wogenumtost“ zeigt sich der von einer preußischen P 8 geführte Reisezug. Solch dramatisch retuschierte Postkarten entsprachen dem damaligen Zeitgeschmack.

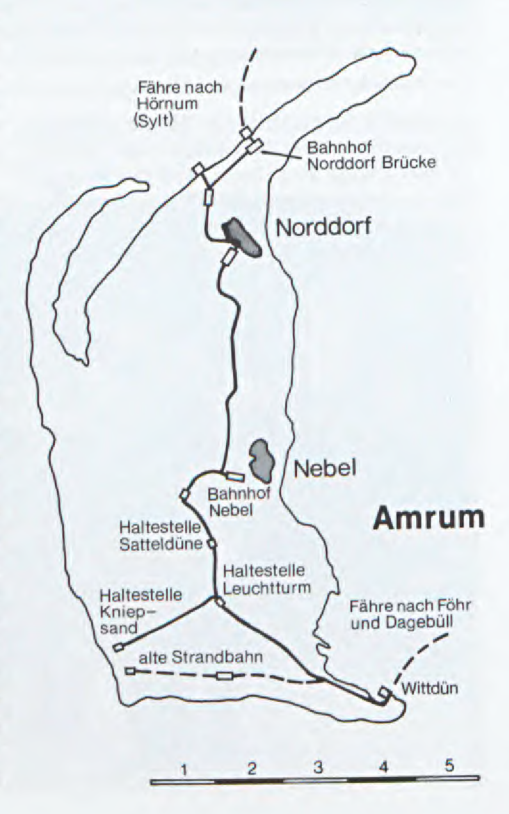
ausgesetzt. So zerstörte im Winter 1976 eine schwere Sturmflut den Damm auf acht Kilometer Länge so schwer, daß nur noch eines der beiden Gleise befahrbar blieb. Teilweise hing das zweite Gleis frei in der Luft. Dennoch mußte der Eisenbahnverkehr nur für einen Tag völlig ruhen. Es ist nicht untertrieben, die heutige Entwicklung der Insel Sylt unter dem Aspekt des Dammbaues zu sehen. Der Aufschwung zur beliebtesten Nordseeinsel wäre ohne den Damm nicht so sicher geglückt.

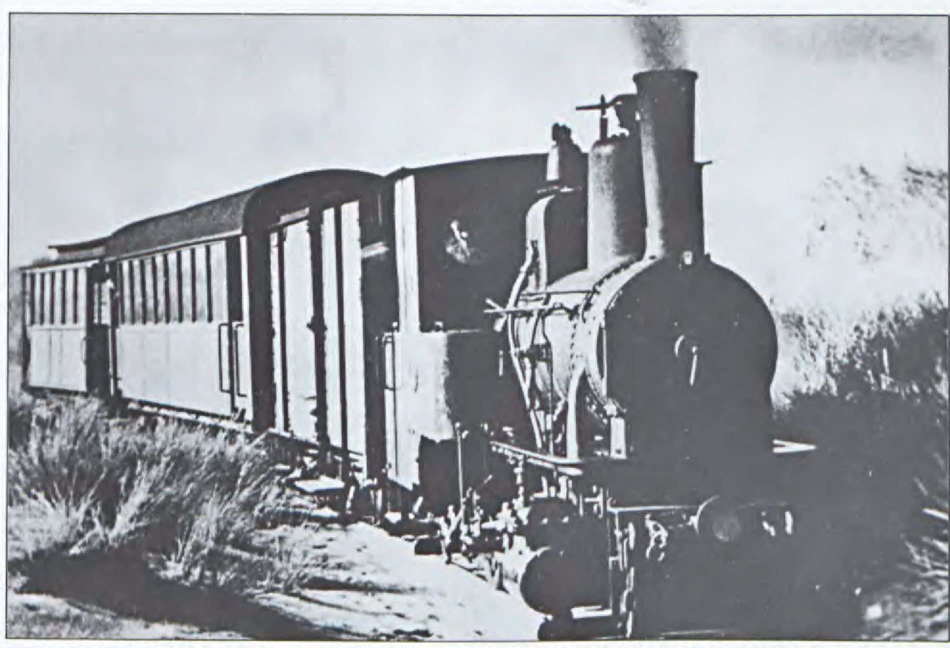
Die Amrumer Inselbahn

Fast vergessen ist eine der interessantesten Inselbahnen in der Nordsee. Denn schon im Herbst 1939 stellte die 900 mm-Schmalspurbahn auf der nordfriesischen Insel Amrum den Verkehr ein und wurde in den vierziger Jahren abgebrochen. Auch sie war, wie die Sylter Bahn, nicht nur zur Verbindung vom Dampferanleger zum Hauptort der Insel gebaut worden sondern versah auch den Ortsverkehr auf der Insel. Im Gegensatz zu allen anderen Betrieben hatte sie, wenn auch nur zeitweise, eine Besonderheit: Sie wies elektrischen Oberleitungsbetrieb auf.

Die Insel Amrum ist noch heute am besten vom Festlandanleger Dagebüll, Endpunkt der zunächst als Schmalspurbahn betriebenen Kleinbahn Niebüll-Dagebüll erreichbar. Diese 14 km lange Bahn, heute als Nordfriesische Verkehrsbetriebe firmierend, wurde am 13. Juli 1895 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt gab es auf Amrum bereits die im Juli 1894 eröffnete 900 mm-Strecke Wittdün-Kniepsand. Diese vier Kilometer lange Bahn diente im Gegensatz zu anderen Inselbahnen zunächst nur zur bequemen Beförderung der Badegäste vom Ort an den Strand, und gehörte der Aktiengesellschaft Wittdün auf Amrum, kurz AGWA genannt. Erst nach der Jahrhundertwende wurde daraus eine richtige Eisenbahn, als nämlich am 1. Juli 1901 der neue Abschnitt Wittdün-Nebel und am 29. Juni 1902 die Verlängerung von Nebel bis Norddorf-Anleger in Betrieb genommen wurden. Die Bahn war inklusive der neuen Kniepsandlinie nun 14 km lang. Mit dem Streckenbau hatte sich die AGWA, ein örtliches Konsortium, offenbar übernommen, so daß 1907 Konkurs angemeldet werden mußte. Vorübergehend ging die Betriebsführung auf die Eisenbahn-Direktion Altona über, bis 1909 eine Elektrizitäts-Gesellschaft aus Düsseldorf neuer Besitzer wurde.

Diese hatte bereits 1906 im Auftrag der AGWA in Wittdün mit dem Bau eines Elektrizitätswerkes begonnen, das im Sommer 1907 seinen Betrieb aufnahm. Es war jedoch gewissermaßen überdimensioniert, so daß nicht nur der Anschluß der beiden Dörfer Nebel und Norddorf zur besseren Auslastung des Werks erwogen wurde, sondern auch gleich der Umbau der Inselbahn auf elektrischen Betrieb.





Ein dampfgeführter Personenzug fährt in den dreißiger Jahren durch die Dünen von Amrum



Amrumer Inselbahn mit Personenzug um 1930





Elektrischer Triebwagen der Inselbahn Amrum am Wittdüner Leuchtturm

Bäderzug zum Kniepsand



So wurde die Strecke mit Oberleitung versehen. Drei zweiachsige Straßenbahntriebwagen für 700 V Gleichstrom-Fahrspannung wurden fabrikneu bestellt und sollten die drei vorhandenen Dampflokomotiven ablösen. Nur eine der drei Dampfloks war als Reserve vorgesehen. Die beiden anderen wurden abgestellt. Für die Bahn war nun statt zuvor 12 eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h erlaubt. Im Juli 1909 wurde der elektrische Verkehr aufgenommen. Damit hatte Amrum die seinerzeit modernste Inselbahn überhaupt.

Aber schon am 4. August 1910 zerstörte ein Brand große Teile des E-Werks. Der elektrische Verkehr kam zum Erliegen und die einzige noch verbliebene Dampflok übernahm



Personenzug mit Dampflok 2 in Wittdün

Die Inselbahn auf Amrum war landschaftlich sehr reizvoll, wie hier am Hotel Satteldüne





Die Bezeichnung „Hauptbahnhof" war für diese Anlage sicherlich etwas hochtrabend. Interessant ist die Wandinschrift, die auf die HAPAG-Dampferverbindungen nach Helgoland und Hamburg hinwies.

den Verkehr. Die Düsseldorfer Gesellschaft ging in Konkurs. Die Inselbahn war erneut herrenlos und kam unter die Verwaltung der der HAPAG gehörenden Sylter Südbahn. Ein Amrumer Zweckverband wurde nun Träger der Bahn. Zu einem rechten Erfolg führte diese Konstellation auch nicht. Gegen Ende des I. Weltkrieges mußte die Inselbahn sogar vollkommen eingestellt werden. Lediglich zwei kleine Draisinen waren noch einsatzfähig. Für die Dampfloks fehlte es an Briketts, die elektrischen Triebwagen konnten mangels Strom nicht fahren. So wechselte die Amrumer Inselbahn nach Kriegsende wieder die Besitzer. Die Bahn wurde nun sogar eine Aktien-Gesellschaft.

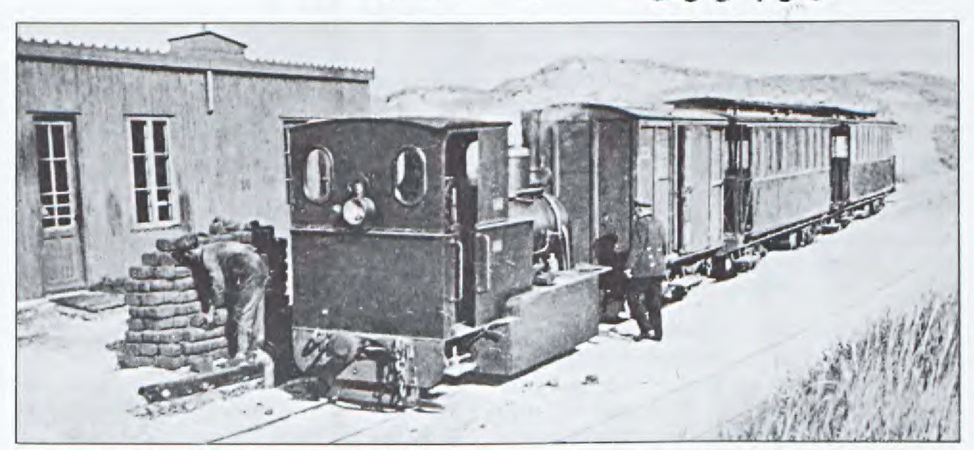
Die elektrische Oberleitung wurde 1920 ganz abgebaut. 1931 schließlich gelangte die Bahn in den Besitz der Wyker Dampfschiffs-Reederei. Diese gründete eine neue Gesellschaft unter der Bezeichnung Amrumer Inselbahn GmbH. Die Betriebsführung übernahm die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll. Wie sich bald herausstellte, nutzte die Reederei von der konkurrierenden Nachbarinsel Föhr das Verkehrsmonopol der Inselbahn auf Amrum in ihrem Sinne. Denn zur Bahn gehörten ja auch die Anleger, die nun in der Regie der Wyker Reederei geführt wurden. Der seit langem hoffnungslos heruntergewirtschaftete Zustand der Bahnanlagen änderte sich nicht zum besseren.

Eine Konkurrenz durch Kraftverkehr gab es allerdings vor dem 2. Weltkrieg auf der Insel Amrum mangels geeigneter Straßen nicht. So war der weitere Weg vorgezeichnet. Statt die Eisenbahn zu sanieren, kam der Straßenbau ins Gespräch. Man könnte ja auf der Trasse der Inselbahn auch eine Straße bauen, hieß es nun.

So wurde die Sommersaison 1939 die letzte der Inselbahn. Mit erheblichen Sicherheitsauflagen war noch einmal ein Bahnbetrieb gestattet worden. Der Bau einer Straße von Wittdün bis Norddorf war schon ein Jahr früher beschlossen und auch ein erster Bus beschafft worden. Am 31. Oktober 1939 wurde auf Busbetrieb umgestellt.

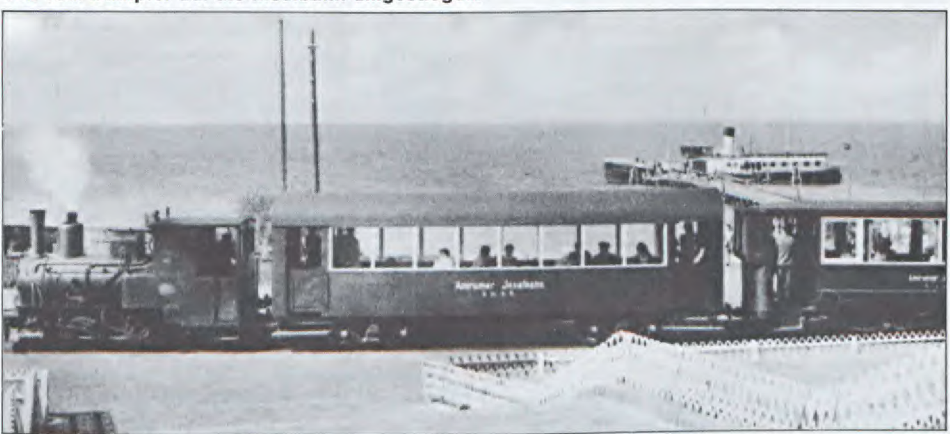
Der folgende Krieg verzögerte dann den Straßenbau auf der Insel beträchtlich. Heute bedienen Inselbusse die Strecke von Wittdün, Fähranleger, bis Norddorf-Kurverwaltung, in stündlicher Folge. Sie haben Anschluß an die Schiffe. Lediglich die Haltestelle Nebel-Bahnhofshotel, erinnert noch an die ehemalige Kleinbahn.

So hat die Inselbahn auf Amrum nur rund vier Jahrzehnte in Dienst gestanden und



Der Bahnhof Norddorf kurz nach der Jahrhundertwende. Das Lokomotiv-Triebwerk war wegen der Ortsdurchfahrten aus Sicherheitsgründen verkleidet.

Trotz der schlechten Qualität eine interessante Aufnahme: so wurde in den zwanziger Jahren in Wittdün vom Dampfer auf die Inselbahn umgestiegen.



Der erste Wagen dieses gemischten Zuges dürfte einer der umgebauten ehemaligen Oberleitungstriebwagen sein.



Fahrzeuge der Amrumer Inselbahn

Name bzw. Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Dampflokomotiven:			
Wittdün	Jung	1885	1893 gebraucht gekauft, 1909 ausgemustert, 1920 verschrottet
Amrum I	Jung	1901	1931 ausgemustert
Amrum II	Jung	1902	1940 verkauft
4	Hanomag	1920	gebraucht gekauft, 1940 verkauft
1 (II)	Krauss	1898	1928 gebraucht gekauft, 1940 verkauft
			Anmerkung: sämtliche Dampfloks hatten Achsfolge B. Die mit Namen versehenen Lokomotiven trugen außerdem die Nummern 1 bis 3.
Elektrische Triebwagen:			
1 – 3	?	1909	Fahrdrahtspannung 700 Volt, durch Ausbau der Motoren 1920 in Personenwagen umgebaut, 1940 verkauft.

Außerdem waren zwei Draisinen und mehrere Personen- und Güterwagen vorhanden.

trotz der vielen Rückschläge maßgeblichen Anteil an der Entwicklung des Badebetriebes auf dieser nordfriesischen Insel gehabt, die schon seit 1890 als Nordseebad Kurgäste anlockte.

Der Fahrzeugpark der Bahn war bescheiden wie die Verkehrsleistungen, die sie zu erbringen hatte. Insgesamt fünf Dampflokomotiven waren vorhanden. Die drei elektrischen Triebwagen mit offenen Führerständen wurden zu Beiwagen umgebaut und liefen dann noch lange als dampfbespannte Zuggarnitur. Ein Umbau von einem der elektrischen Wagen auf Benzolbetrieb zeigte keine brauchbaren Resultate.

Wie es um die Bahn in den dreißiger Jahren bestellt war, macht das Gedicht eines unbekannten Kurgastes deutlich, der unter anderem reimte:

„Wenn die Lokomotive auf den Boden fällt,
und wenn sie wieder ins Gleis gestellt,

wenn der Heizer auf seinem Bügeleisen schwitzt,
ein einziger Passagier im Wagen sitzt,

wenn der Schaffner endlich fertig plaudert,
dann, ja, dann wird nicht mehr gezaudert.

Dann rüttelt's und schüttelt's und kommt nicht voran:

Das ist die Amrumer Inselbahn!"

Die Anschlußstrecken auf dem Festland

Norddeich Mole am 1. Mai 1975: Soeben ist der Eilzug von Hannover mit der in Leer gegen eine Oldenburger V 200 ausgewechselten 012066-7 auf dem einzigen Personengleis des Bahnhofs am Meer eingelaufen und die Reisenden verlassen den Zug, um zu den Fährschiffen der Frisia-Reederei nach Juist und Norderney und der Baltrum-Linie zu gelangen. Norddeich Mole ist zu jener Zeit noch Ziel der letzten Schnellzugdampflokomotiven der DB, die von Rheine aus auf der Emslandstrecke zur Nordsee eingesetzt werden; eine zusätzliche Attraktion in jenen Tagen für alle diejenigen, die auf eine Nordseeinsel übersetzen wollen und sich dort auch auf die Inselbahn freuen. Norddeich bietet die bequemste Umsteigemöglichkeit für den Inselreisenden und hat seit Jahrzehnten den dichtesten Zubringerfahrplan für den Inselgast. Auf den Wagenlaufschildern des Eilzuges mit dem Zielort Norddeich Mole sind unten auch ganz klein die Namen der Inseln aufgeführt, die von Norddeich erreicht werden.

Norddeich ist neben Emden Außenhafen für den Borkum-Verkehr und dem seit Jahren im Sommerabschnitt nur noch mit Tidezügen von Wilhelmshaven und Oldenburg erreichbaren Harle im Wangerooge-Fährbetrieb für die Insel Bundesbahnanschluß an die weite Welt. Da die meisten Inseln ohne Autoverkehr sind, vergibt der Autofahrer kaum einen Vorteil, wenn er für den Inselurlaub in der Nordsee das Auto daheim läßt und mit der Bahn anreist. Denn spätestens im Fährhafen muß das Kraftfahrzeug ohnehin in der Garage zurückbleiben. Bequemer ist der Kauf einer durchgehenden Fahrkarte. Denn die Inselbahnen und ihre Reede-

Bensersiel im Jahre 1910. Ein Zug der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund wartet auf den Dampfer (Foto: Meyer)





Tidezug nach Wilhelmshaven im Bahnhof Harle mit Lok 212017, links im Hintergrund der Hafen, 7.8.1976



Blick vom Fährschiff auf den DB-Bahnhof Emden Außenhafen und die Passagierbrücke, 8.8.1979

reien kooperieren mit der Bundesbahn im Wechselverkehr. Dabei fällt der meist relativ hohe Fahrpreis einer Überfahrt auf die Inseln übrigens auch nicht so auf, als wenn die Passage an Ort und Stelle gebucht wird.

Die Eisenbahn erreichte Leer und Emden bereits 1856 und rückte 1892 bis Norddeich vor. Das Emsland und die Ostfriesischen Inseln gehörten damals zum Königreich Hannover, weshalb auch die Hannoversche

Staatsbahn für den Bahnbau verantwortlich zeichnete. Zwischen dem Emsland und dem hannoverschen Kernbereich erstreckte sich das Großherzogtum Oldenburg, welches Wangerooge als einzige der Inseln mit umfasste. Die Oldenburger Bahn, GOE, eröffnete 1867 den Verkehr zwischen der Residenzstadt und Wilhelmshaven und stellte 1871 den Anschluß zur Küste von Sande bis Jever her. Bis Carolinensiel, an der Grenze zum inzwischen preußisch gewordenen Hannover, fuhren die Oldenburger 1888. Bis 1897 war die Strecke Jever-Carolinensiel eine eigenständige Bahngesellschaft. Erst 1890 war das kurze Stück direkt bis zum heutigen Endbahnhof Harle fertig.

Seit 1901 gibt es die direkte Schienenverbindung zum Emdener Außenhafen, der durch die Preußische Staatsbahn für den Borkum-Verkehr erbaut wurde. Daneben existierte von 1902 bis 1953 auch eine meterspurige elektrische Straßenbahnverbindung zwischen der Stadt Emden und dem Außenhafen, erbaut durch die Kleinbahn Emden-Emden Außenhafen. Sie wurde bis zur Einstellung durch die AEG betrieben und als Kleinbahn ausgewiesen. Das Handbuch des Verbandes Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen, VDNE, nennt 1949 für die Kleinbahn eine Jahresleistung von 433 000 Personen und 689 t Gütern, wofür vier elektrische Triebwagen, drei Anhänger

Triebwagen 2 (Maschinenfabrik Esslingen) im winterlichen Dagebüll am 13. 1. 1979. Rechts ist der Anleger zu sehen.



Die Autofähre „Insel Amrum" bahnt sich in Dagebüll einen Weg durch das Treibeis nach Amrum, 13. 1. 1979



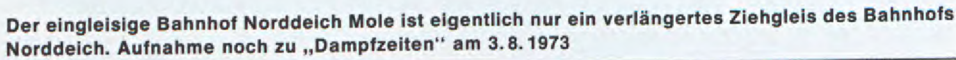
und einige Güterwagen zur Verfügung standen.

Lediglich die Inseln Langeoog und Spiekeroog waren mit ihren Festlandshäfen Bensersiel und Neuharlingersiel nicht direkt an eine Staatsbahn angeschlossen. Dafür war Bensersiel Endpunkt der auf dem 5,5 km langen Abschnitt Esens-Bensersiel am 1.7.1909 eröffneten meterspurigen Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund, später Kreisbahn Aurich. Esens stellte für die Anschlußreisenden aus Richtung Norden oder Sande den Umsteigebahnhof auf die Bäderzüge der Kleinbahn nach Bensersiel dar. Das Schmalspurgleis kreuzte die Küstenlinie der Staatsbahn westlich des Bahnhofs Esens niveaugleich und signalgesichert. Der Kreisbahnbahnsteig lag nördöstlich des heutigen DB-Empfangsgebäudes.

Zu Anfang der fünfziger Jahre setzte die Auricher Bahn ab Leer durchgehende Eiltriebwagen für den Langeoog-Bäderverkehr ein, die unterwegs nur in Aurich und Bensersiel hielten. Theoretisch bestand auch in Aurich eine Übergangsmöglichkeit auf diese Züge über die Staatsbahnstrecke von Emden. Sie wurde aber für den Bäderverkehr kaum genutzt, weil sie zu umständlich war. Die Bäder-Eiltriebwagen hatten kein langes Leben. Schon vor der Totaleinstellung des übrigen Personenverkehrs zwischen Leer und Aurich im April 1956 und der bereits drei Jahre vorher erfolgten Umstellung des Reisezugverkehrs zwischen Aurich und Esens auf Busse waren die schnellen Triebwagen-Verbindungen wieder eingestellt.

Lediglich die Bäderzüge zwischen Esens und Bensersiel verhalfen der Kreisbahn bis zum Februar 1967 zu jährlichen Beförderungszahlen von rund 50000 Personen. Der Fahrplan war nur noch als Zubringer unter der Streckennummer des Langeoog-Verkehrs im Seebäderteil des Kursbuchs verzeichnet, so daß selbst Kleinbahnfreunde gar nicht mehr wissen, daß die Auricher Kreisbahn in den sechziger Jahren noch im Personenverkehr aktiv war.

Die Züge zwischen Esens und Bensersiel wurden meist aus einem Triebwagen oder



Der eingleisige Bahnhof Norddeich Mole ist eigentlich nur ein verlängertes Ziehgleis des Bahnhofs Norddeich. Aufnahme noch zu „Dampfzeiten" am 3.8.1973





012 081-6 vom Bw Rheine hat am 3.8.1973 ihren Wagenpark nach Norddeich Mole eingeschoben und wartet mit dem Eilzug nun auf Ausfahrt. 1975 übernahmen Dieselloks den Reisezugdienst.

einer Diesellok mit zwei bis drei rot-weißen Personen- und einem Packwagen gebildet. Der Umbau des Hafens Bensersiel erzwang drei Jahre vor Gesamtstillegung der Stammstrecke den Abbau der Gleise zwischen Esens West und Bensersiel.

Seither müssen nichtmotorisierte Reisende in Esens nach Langeoog wie nach Spiekeroog auf den Omnibus umsteigen. Die Kreisbahn Aurich bedient nach wie vor diesen Bäderverkehr nach Bensersiel, während den Spiekeroogdienst von Esens nach Neuharlingersiel die Privatbuslinie H. Edzards herstellt. Bis 1978 bestanden übrigens die meisten Züge der DB auf der Küstenbahn aus dreiteilige Schienenbuseinheiten der Baureihe 698, die vom Bw Oldenburg aus eingesetzt wurden. Danach kamen nur noch lokbespannte Züge, zum Teil mit 220 zum Einsatz. Die Zahl der Züge von Wilhelmshaven/Sande nach Esens ist wesentlich höher als die von Norden dorthin. Von beiden Seiten her werden im Sommer Kurswagenverbindungen nach Esens für den Inselverkehr gefahren, einzelne Züge sogar planmäßig als Eilzüge.

Seit einigen Jahren ist die Insel Baltrum im Winterfahrplanabschnitt nicht mehr von Norddeich aus angeschlossen, sondern nur über den günstiger zu ihr liegenden Hafen Nesmersiel, der keinen Bahnanschluß besitzt. Dann ist Norden Ausgangspunkt für den Zubringerbus der Baltrumlinie. Da im Winter im allgemeinen keine Reisezüge nach Harle und Emden Außenhafen verkehren sondern nur DB- und im Auftrag der DB fahrende Busse, sind ganzjährig nur Juist und Norderney mit ihren Fähren in Norddeich direkt an das Schienennetz der Bundesbahn angeschlossen. Bei starkem Aufkommen, etwa durch Kindergruppen, können aber auch im Winter die Omnibusse nach Harle und Emden Außenhafen durch Züge ersetzt werden.

Norddeich Mole, das von 1980 an in den elektrischen Zugverkehr der DB auf der Emslandlinie einbezogen ist, weist einige

112p. q

112p Niebüll–Dagebüll Hafen (–Wyk auf Föhr–Wittdün auf Amrum) und zurück

km	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG. Zug Nr		3		E 103		E 5		E 7		9	11	E 113	15	115	E 17	117	
0,0	Niebüll NVAG. 112. 113c . ab	...	6.15	...	7.40	...	9.03	...	11.05	...	11.37	13.54	15.05	17.05	17.55	18.50	19.44	...
	x Niebüll Süd	...		...		...		...		...								...
1,8	x Deezbüll	...	6.20	...		...		...		...	11.42	13.59			18.00			...
4,6	x Maasbüll (b Niebüll)	...	6.26	...		...		...		...	11.48	14.05		17.16	18.06			...
9,0	x Blocksberg	...	6.34	...		...		...		...	11.56	14.13		17.24	18.14			...
11,3	x Dagebüll Kirche	...	6.38	...		...		...		...	12.00	14.17		17.28	18.18			...
13,6	Dagebüll Hafen . an	...	6.42	...	8.05	...	9.28	...	11.30	...	12.04	14.21	15.30	17.32	18.22	19.15		...
	Dagebüll Mole 1000 s . an	...	6.44	...	8.07	...	9.29	...	11.32	...	12.06	14.23	15.32	17.34	18.24	19.17	19.59	...

km	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG. Zug Nr	2	4		E 104	E 6	E 106	E 8	10	110	E 12	E 112	E 14	E 16	E 116	18	E 218	
	Dagebüll Mole 1000 s . ab	6.05	7.00	...	8.12	9.40	10.20	11.47	12.25	12.37	13.23	14.30	15.40	17.23	17.53	18.38	19.38	...
0,0	Dagebüll Hafen		7.02	...	8.14	9.42	10.22	11.49	12.27	12.39	13.25	14.32	15.42	17.25	17.55	18.40	19.40	...
2,3	x Dagebüll Kirche		7.06	...					12.31	12.43						18.44		...
4,6	x Blocksberg		7.09	...					12.35	12.47						18.48		...
9,0	x Maasbüll (b Niebüll)		7.16	...					12.43	12.55						18.56	19.55	...
11,8	x Deezbüll		7.23	...					12.49	13.01						19.02	20.01	...
	x Niebüll Süd			...														...
13,6	Niebüll NVAG. 112. 113 c an	6.25	7.28	...	8.39	10.07	10.47	12.14	12.54	13.06	13.50	14.57	16.07	17.50	18.20	19.07	20.06	...

Den passenden Anschlußzug zu den Schiffen nach und von den Inseln Föhr und Amrum finden Sie leichter, wenn Sie zuerst die Abfahrt- bzw Ankunftzeit des Schiffes in Dagebüll für den Reisetag aus dem Fahrplan 1000 s entnehmen.

Verkehrstage der Züge:

Zug 3 u 4 = werktags und am 28. Juli; 11. u 25. August; 8. September;
Zug 5 = 26., 27. Mai; 2. bis 4., 9.,10., 15. bis 26. Juni; 1. bis 11., 15. bis 28., 31. Juli; 1. bis 9., 13. bis 23., 29. bis 31. August; 1. bis 7., 13. bis 16., 20. bis 22. September;
Zug 6 = 26. Mai; 2., 4., 9., 10., 15., 16., 20., 22. bis 24. Juni; 1. bis 9., 15. bis 24., 31. Juli; 1. bis 9., 13. bis 22., 29. bis 31. August; 1. bis 5., 13., 14., 20. September;
Zug 7 = 26. bis 31. Mai; 2. bis 8., 10. bis 14., 16. bis 27., 29. Juni; 3. bis 13., 18. bis 20., 22. bis 27., 29., 30. Juli; 2., 3., 5. bis 10., 12., 17. bis 25., 27., 28. August; 2. bis 28. September;
Zug 8 = 26. bis 29. Mai; 4. bis 8., 10. bis 12., 16. bis 27. Juni; 3. bis 11., 18. bis 20., 22. bis 27., 29., 30. Juli; 2., 3., 5. bis 10., 17., 19. bis 25., 28. August; 2. bis 8., 13. bis 24., 28. September;
Zug 9 = 1., 8., 15., 22. bis 30. Juni; 1., 2., 5. bis 17., 19. bis 31. Juli; 1., 4. bis 16., 19. bis 31. August; 1. bis 7. September;
Zug 10 = 30. Mai; 13., 15., 24., 25., 28. Juni; 2., 6., 10., 12., 19., 24., 25., 27. Juli; 5., 7., 8., 13. bis 16., 19., 22., 26., 29. bis 31. August; 1., 4., 9., 25. September;
Zug 11 = 27. bis 31. Mai; 1., 3. bis 8., 10. bis 15., 18. bis 22., 24. bis 30. Juni; 1. bis 15., 17., 18., 20. bis 27., 29. bis 31. Juli; 1., 2., 5. bis 10., 12. bis 17., 20. bis 31. August; 2. bis 7., 9. bis 21., 23. bis 28. September;
Zug 12 = 1., 7., 9., 11., 12., 14., 29., 30. Juni; 1., 7. bis 9., 12. bis 14., 20., 22., 23., 26., 29., 30. Juli; 4., 9., 10., 12., 20., 21., 23. bis 25., 27., 28. August; 6., 7., 9., 11., 12., 18., 27. September;
Zug 14 = 27., 29., 30. Mai; 1. bis 3., 9., 10., 13., 15. bis 17., 22. bis 30. Juni; 1., 3., 4., 8. bis 11., 15. bis 18., 22. bis 31. Juli; 1., 2., 8. bis 9., 11. bis 17., 21. bis 24., 26., 29. bis 31. August; 1., 4., 5., 13., 15., 19. bis 22., 28. September;
Zug 15 = 26., 27. Mai; 3., 20. bis 22., 25. bis 29. Juni; 1., 2., 4. bis 6., 8., 10. bis 13., 15., 17. bis 20., 22., 23., 25. bis 27., 29. Juli; 2., 3., 8. bis 18., 23. bis 31. August; 2., 6., 7. September;
Zug 16 = 28. bis 31. Mai; 4., 5., 10. bis 14., 18., 19. Juni; 5., 10., 12., 13., 19., 25. bis 27. Juli; 2., 7. bis 10., 22. August; 8. bis 12., 14., 16., 17., 22. bis 25., 27. September;
Zug 17 = 2., 3., 16., 30. Juni; 7., 14., 21., 28., Juli; 4., 11., 18., 20. August; 1., 15. September;
Zug 18 = 28. bis 31. Mai; 1., 4. bis 7., 12. bis 15., 18., 19., 21. Juni; 3., 6., 13., 16., 30., 31. Juli; 1., 19. August; 3., 8. bis 12., 14., 16. bis 18., 23. bis 25. September; am 15., 21. Juni und 3., 13. Juli wird Dampferankunft abgewartet
Zug 103 u 104 = 31. Mai; 1. bis 3., 8., 14. bis 19., 21., 22., 29., 30. Juni; 1., 5., 7., 8., 13. bis 17., 21., 22., 29. bis 31. Juli; 1., 4., 8., 12. 14., 16., 18., 21., 27., 28. August; 1., 4., 10. bis 15., 18., 27., 28. September;
Zug 106 = 3., 17., 25. Juni; 10. Juli; 23. August; 6., 15., 16., 21. September;
Zug 110 = 31. Mai; 29. Juni; 11., 28. Juli; 11., 27. August; 3., 10., 26. September;
Zug 112 = 8., 11., 15., 21. Juni; 2., 6., 12., 15., 21., 24., 25., 27., 31. Juli; 5., 6., 10., 13., 14., 20., 22., 29., 30. August; am 20. August 15.00 Uhr ab Dagebüll Mole
Zug 113 = 27., 29. bis 31. Mai; 1. bis 5., 9. bis 19., 22. bis 30. Juni; 1. bis 4., 8. bis 13., 15., 17. bis 19., 22. bis 31. Juli; 1. bis 3., 6. bis 17., 19., 21. bis 24., 26. bis 31. August; 1., 4., 5., 7., 9. bis 13., 15., 16., 19. bis 28. September;
Zug 115 = 28. bis 31. Mai; 1., 4. bis 7., 12. bis 15., 17. bis 19. Juni; 3., 16., 30., 31. Juli; 1., 5., 19. August; 3., 8. bis 14., 16. bis 19., 23. bis 28. September;
Zug 116 = 26., 27. Mai; 1., 3., 6., 17., 20., 22., 25. bis 29. Juni; 1., 2., 4., 11., 15., 18., 20., 23., 29. Juli; 3., 11. bis 18., 23. bis 31. August; 7., 13., 26., 28. September;
Zug 218 = 2., 3., 8., 16., 17., 30. Juni; 5., 7., 14., 21., 28. Juli; 2., 4., 5., 11., 18., 20. August; 1., 15. September; am 8. Juni und 2. August 20.00 Uhr ab Dagebüll Mole
Bus 2 = 27. bis 29. Mai; 11., 25. bis 27. Juni; 10., 25. Juli; 8. August; 22. September;
Bus 117 = 31. Mai; 7., 8., 14., 21. Juni; 5., 19. Juli; 2., 16., 30. August; 13., 27. September.

Tideabhängiger Fahrplan der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll, Sommer 1968

Besonderheiten auf. Der 400 Meter lange Abschnitt zwischen Norddeich und dem Bahnsteig auf der Mole stellt die kürzeste D-Zugdistanz im Bundesgebiet dar. Bahnhof und Gleis auf der Mole sind zwar im Besitz der Bundesbahn und werden durch die BD Hannover betrieben, das Molengelände aber untersteht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. So muß die DB für jeden Fahrgast zwischen Norddeich und Norddeich-Mole eine Benutzungsgebühr abführen.

Der Bahnhof am Meer, wie Norddeich Mole treffend genannt wird, ist genauso durch Hochwasser gefährdet wie die Inselbahnanleger. Er stand mehrfach unter Wasser und wurde beschädigt. Die DB hat ihn in den letzten Jahren mehrfach umgestaltet. Zuletzt wurde der bis dahin an der östlichen Seite liegende Bahnsteig 1978 durch einen neuen westlich liegenden ersetzt um das Umsteigen für Norderney-Fahrgäste zu erleichtern. Die Frisia-Autofähren nach Norderney fahren nämlich in der Regel vom westlichen Anleger ab, so daß man zuvor erst ans Bahnsteigende des Kopfgleises wandern mußte und dann außen wieder zurück zum Schiff. Die Juist-Schiffe und die Baltrum-Fähre fahren hingegen meist am Molenkopf bzw. am östlichen Anleger ab.

Oberleitungsmasten stehen in Norddeich Mole schon seit Herbst 1978. Die für 1979 geplante Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs verzögerte sich, weil nach Anliegerprotesten gegen eine Überlandleitung die Stromzufuhr für die Emslandstrecke nicht rechtzeitig gesichert werden konnte.

Wegen des Tidefahrplans nach Juist und Baltrum besteht nicht immer unmittelbarer Zuganschluß, so daß Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Dann bietet der Norddeicher Hafen mit seiner Umgebung für die wartenden Fahrgäste durch seine Größe bedingt interessante Abwechslung. Nur, wenn bei Zugverspätung das letzte Schiff zur Insel abgefahren ist oder umgekehrt der Zug, gibt es für Bahnreisende oft nur die Wahl, eine Übernachtung in Norddeich zu buchen.

Den Anschluß zu den nordfriesischen Inseln Amrum und Föhr stellt der Festlandhafen Dagebüll her, auf der Schiene heute erreichbar durch die Triebwagen der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe, bis 1965 Kleinbahn Niebüll-Dagebüll. Die 14 Kilometer lange normalspurige Eisenbahn wurde am 13.7.1895 als Meterspurbahn eröffnet und erst seit dem 1.5.1926 als Regelspurstrecke betrieben, die mehrheitlich dem Land Schleswig-Holstein sowie dem Landkreis Nordfriesland und der Gemeinde Wyk auf Föhr mit Minderheitsbeteiligungen gehört. Die Bahn ist außer den Hamburger Vorortbahnen AKN Altona–Kaltenkirchen–Neumünster, EBO Elmshaven–Barmstedt–Oldesloe und ANB Alsternordbahn sowie der Eisenbahn Kiel-Schönberg 1980 die letzte nichtbundeseigene Eisenbahn mit Personenverkehr auf der Schiene in Schleswig-Holstein.

Den Planverkehr zwischen Niebüll DB und der Mole in Dagebüll versehen normalerweise abwechselnd die vierachsigen Triebwagen 2 und 4, 1956 von der Maschinenfabrik Esslingen bzw. 1960 von MaK in Kiel gebaut. Außerdem steht eine von der stillgelegten Bahn Gittelde-Bad Grund erworbene MaK-Diesellok zur Verfügung. Das Besondere an der Bahn, die in den dreißiger Jahren unter gemeinsamer Betriebsführung mit der Amrumer Inselbahn stand, sind die Kurswagen, die seit Umspurung der Strecke von der DB übernommen werden. Im Sommerfahrplan 1979 gab es so immerhin Kurswagen-Direktverbindungen von und nach Berlin, München, Köln, Frankfurt und Hamburg. Die Kurswagen werden normalerweise vom Triebwagen auf dem DB-Gleis abgeholt und durch „Kopfmachen" auf die Privatbahn überführt. Von den sechs täglichen Verbindungen im Sommerfahrplan 1979 wurden die meisten ohne Halt als Eilzüge mit einer Fahrzeit von 24 Minuten gefahren. Der Zwischenorts- und Güterverkehr ist gering. Immerhin bietet die Bahn denjenigen, die auf den Spuren der Amrumer Inselbahn mit der Fähre übersetzen wollen, noch etwas moderne Kleinbahnromatik bei der An- und Abreise.

Statistik und Beförderungszahlen

(Stand: 1978/79)

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH

Unternehmensform: Privatunternehmen

Betriebseröffnung: 15. 6. 1888

Streckenführung: Borkum-Bahnhof – Borkum-Reede

Spurweite: 900 mm

Betriebslänge: 7,5 km (zweigleisig), Gesamtgleislänge: 14,6 km

Fahrzeugbestand: 3 Diesellokomotiven, 17 Personenwagen, 3 Gepäckwagen

Personalstand: 50

Beförderungszahlen

Jahr	Personen	Güter in t/ Busverkehr
1949	177 293	19 608
1960	313 324	28 666
1968	499 148	144 140
1969	344 932	195 352
1970	417 894	113 451
1971	381 077	215 414
1972	363 315	223 899
1973	429 696	220 314
1974	405 465	244 460
1975	413 243	237 928
1976	440 360	252 342
1977	464 389	246 418
1978	464 995	246 174

Anmerkung: Der Güterverkehr wurde ab 1964/65 auf die Straße verlagert und nicht mehr ausgewiesen. Ab 1968 bedeuten daher die Zahlenangaben in der rechten Spalte die von den Bussen der Kleinbahn beförderten Personen.

Juister Inselbahn

Unternehmensform: Privatunternehmen

Betriebseröffnung: 19. 6. 1898

Streckenführung: Schiffsanleger – Inselbahnhof

Spurweite: 1000 mm

Betriebslänge: 3,0 km, Gesamtgleislänge: 3,9 km

Fahrzeugbestand: 2 Diesellokomotiven, 5 Dieseltriebwagen, 8 Beiwagen, 4 gedeckte Güterwagen, 17 O-Wagen, 3 Tankwagen, 2 andere Wagen

Personalstand: 29

Beförderungszahlen

Jahr	Personen	Jahr	Personen
1949	82 912	1973	261 192
1960	174 000	1974	262 434
1969	226 031	1975	274 468
1970	230 778	1976	276 625
1971	243 638	1977	281 263
1972	258 539	1978	278 828

Inselbahn Langeoog

Unternehmensform: Eigenbetrieb der Inselgemeinde

Betriebseröffnung: 26. 6. 1901

Streckenführung: Bahnhof Langeoog – Hafen

Spurweite: 1000 mm

Betriebslänge: 2,6 km, Gesamtgleislänge: 3,3 km

Fahrzeugbestand: 3 Diesellokomotiven, 4 Triebwagen, 7 Beiwagen, 3 Personenwagen, 1 Packwagen, 22 Güterwagen

Personalstand: 33

Beförderungszahlen

Jahr	Personen	Güter in t
1946	77 400	4 620
1949	66 700	7 000
1960	135 457	18 710
1965	176 022	22 000
1970	253 657	29 030
1971	296 512	31 270
1972	322 334	32 410
1973	350 790	23 640
1974	367 182	28 404
1975	420 229	36 000
1976	445 047	35 000
1977	529 663	36 000
1978	565 809	38 000

Nordseebad Spiekeroog GmbH

Unternehmensform: Eigenbetrieb der Inselgemeinde

Betriebseröffnung: 9.7.1885

Streckenführung: Bahnhof Spiekeroog – Anleger

Spurweite: 1000 mm

Betriebslänge: 3,3 km, Gesamtgleislänge: 4,6 km

Fahrzeugbestand: 2 Diesellokomotiven, 1 Dieseltriebwagen, 8 Personenwagen, 25 Güterwagen

Personalstand: 13

Beförderungszahlen

Jahr	Personen	Jahr	Personen
1949	33 418	1973	206 296
1960	50 272	1974	216 751
1969	141 203	1975	241 395
1970	144 567	1976	243 444
1971	174 176	1977	272 402
1972	187 798	1978	273 767

Inselbahn Wangerooge (Deutsche Bundesbahn)

Unternehmensform: Eigenbetrieb der DB

Betriebseröffnung: 3.7.1897

Streckenführung: Wangerooge DB – Anleger mit Abzweig Saline – Westen

Spurweite: 1000 mm

Betriebslänge: 5,92 km

Fahrzeugbestand: 4 Diesellokomotiven, 1 Draisine, 12 Personenwagen, 3 Packwagen, 46 Güterwagen

Personalstand: ca. 50

Beförderungszahlen

Jahr	Personen	Güter in t
1969	233 045	12 774
1970	230 516	12 213
1971	249 117	14 365
1972	260 179	14 525
1973	277 172	13 103
1974	284 193	15 278
1975	291 067	15 757
1976	270 825	15 435
1977	267 110	16 518
1978	272 652	14 830

Quellenverzeichnis:

Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil I und II, Verlag W. Zeunert; Inselbahn und Bäderschifffahrt Wangerooge, Verlag W. Zeunert; Der Borkumer Dünen-Expreß, Verlag Schweers & Wall; Von der Inselbahn und den Bäderschiffen Sylts, Schleswiger Druck- und Verlagshaus; Die Amrumer Inselbahn, H.-H. Schöning; Auf Schienen durchs Watt, Hans Christians Verlag; Die öffentlichen Verkehrsbetriebe des Deutschen Reiches, Verlag Ritzau KG; Die Steinhuder Meer-Bahn, Verlag Seelzer Verkehrsfreunde; VDNE/BDE-Mitgliederhandbücher 1950–1978; Diverse Kursbücher der Verlage Koenig und Storm sowie DR und DB; Diverse Literatur über Geschichte und Entwicklung der Ostfriesischen Inseln und von Sylt und Amrum; Archive der Inselbahnen, Reedereien, BD Hannover und der Niedersächsischen Bädergesellschaft, Hannover; Spezialzeitschriften: Die Kleinbahn, Der Stadtverkehr, Eisenbahn-Illustrierte, Eisenbahn Magazin, Mitteilungsblätter der Eisenbahnfreunde Hannover, DEV-Kurier – Die Museumsbahn, Der Stadtverkehr, Deutscher Eisenbahnfreund.

Fotos und Abbildungen:

Archiv der BD Hannover (2), Archiv Niedersächsische Bädergesellschaft, Hannover (4), Foto Brunke, Juist (3), Archiv Eisenbahn-Magazin, Düsseldorf (3), Archiv AG Ems, Emden (5), Sigurd Hilkenbach/Sammlung Hilkenbach, Berlin (20), Dieter Höltge/Sammlung Höltge, Braunschweig (25), Foto Meyer, Langeoog (3), Joachim Petersen, Osnabrück (3), Dieter Riehemann, Wersen-Halen (25), Andreas Schad, Wetter/Ruhr (2), Gerd Schrammen, Lübeck (2), Hans-Jürgen Sievers, Hamburg (12), Archiv Kemper, Hannover (3), Marinearchiv J. Rogl, Letter und H.W. Rogl (20), Berndt v. Mitzlaff (2); Reproduktionen: Werner Gasse, Hohenbostel, Heinrich Räer, Hildesheim, und H.W. Rogl; Farbaufnahmen und Titelbild: H.W. Rogl, Dieter Höltge (2).

Kleine Verkehrs-Geschichte

Eine neue Reihe preiswerter Bücher, die in abgeschlossener Form je eine Bahngesellschaft oder ein Bahnnetz behandeln.

Ulrich Nitschke

Die Harzquer- und Brockenbahn

Eine der schönsten Schmalspurbahnen in der DDR, die noch lange in Betrieb sein wird. Geschichte, Strecken und Fahrzeuge werden vorgestellt.

96 S., 137 Abb., 2. Auflage, gebunden, Format 16 x 16 cm
ISBN 3-87094-526-5 DM 8,40

Hans-Wolfgang Rogl

Die Ost-hannoverschen Eisenbahnen

Das Buch über Geschichte, Strecken und Fahrzeugwesen der größten nichtbundeseigenen Eisenbahn in Deutschland. Mit vielen seltenen Bildern aus der Dampflokepoche der OHE. Der Autor beleuchtet nicht nur die Vergangenheit, sondern schildert auch die Zukunftsperspektiven des Unternehmens.

116 S., 153 Abb., z. T. farbig, Paperback, Format 16 x 20 cm,
ISBN 3-87094-060-3 DM 18,–

Erich Preuß

Die Spreewald-bahn

Der Spreewald zwischen Lübben und Cottbus in der DDR ist eine der großartigsten Naturlandschaften Deutschlands. Das Gebiet wurde von einer Schmalspurbahn mit verzweigtem Streckennetz erschlossen, die als „Spreewaldguste" in die Eisenbahngeschichte eingegangen ist. Eine lückenlose Dokumentation über Vorgeschichte, Bau und Niedergang der Bahn.

96 S., 120 Abbildungen, Paperback, Format 16 x 20 cm
ISBN 3-87094-527-3 DM 12,80









Wolfgang List

Die Kleinbahnen der Altmark

Stendal, an der alten Hauptstrecke von Berlin nach Hannover gelegen, war vor dem Kriege Mittelpunkt eines ausgedehnten Netzes regel- und schmalspuriger Kleinbahnen typisch preußischen Zuschnitts. Nach und nach wurden die Strecken eingestellt. Ihre wechselvolle Geschichte der Vergessenheit zu entreißen hat sich dieses Buch zur Aufgabe gemacht.

144 S., 136 Abbildungen, Paperback, Format 16 x 20 cm
ISBN 3-87094-528-1 DM 18,–

Röper/Zieglgänsberger

Die Selketalbahn

Die Schmalspurbahn von Gernrode nach Harzgerode und Straßberg im Harz, die früher in Eisfelder Talmühle sogar einen Anschluß an die Harzquerbahn hatte, ist wegen ihrer Mallet-Lokomotiven zu einem „Wallfahrtsort" für Eisenbahnfreunde geworden. Lesen Sie alles über ihre wechselvolle Geschichte, ihre romantischen Strecken und ungewöhnlichen Triebfahrzeuge.

144 S., 120 Fotos, Zeichn. und Gleispl., Ppb., Ft. 16 x 20 cm
ISBN 3-87094-531-1 DM 18,—



Buchverlag
4000 Düsseldorf 30

18,-

650193

BÜCHER FÜR EISENBAHNFREUNDE

Werner Sölch

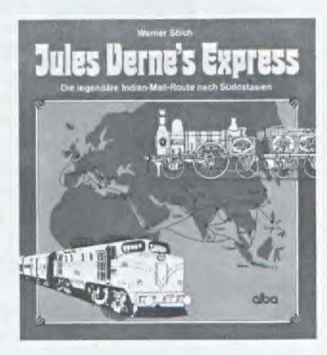
Jules Verne's Express

Die legendäre Indian Mail-Route nach Südostasien

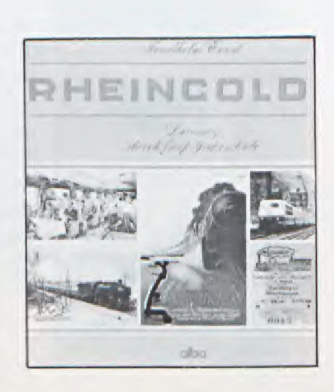
Indien war die stolzeste Kolonie im britischen Empire, aber weit von London entfernt. Die Anstrengungen der englischen Regierung galten daher besonders der schnellen Post- und Nachrichtenübermittlung. Bis Mitte des vergangenen Jahrhunderts dauerte die Reise mit dem Segelschiff viele Wochen, dann kam die Eisenbahn. Sobald ein neues Schienenstück, das nutzenswert erschien, gebaut war, wurde es in den Wettlauf mit der Zeit einbezogen. Anfänglich waren die Lücken noch groß, aber wie Phileas Fogg in Jules Verne's Roman, benutzten die Briten jedes nur einsetzbare Transportmittel. Als die großen europäischen Bahnlinien fertiggestellt waren, wurden reine Postzüge gefahren, die schnellere Fahrpläne als jeder Express hatten. Über See liefen die schnellsten Dampfschiffe. Krisenzeiten hatten stets Änderungen der Route zur Folge. Mal ging es über Frankreich, mal über Deutschland. Um die Jahrhundertwende war das Abenteuer zur Routine geworden. Die Postlinien hatten sich auch als Reiseverbindungen etabliert, die über Indien hinaus bis nach Indochina führten und z.T. heute noch bestehen.

Die fesselnde Entstehungsgeschichte der Indian Mail-Route ist in diesem Titel ebenso beschrieben, wie ihr heutiges Erscheinungsbild. Daten, Fakten und viele seltene Bilder runden sich zu einem spannenden Eisenbahnbuch ab.

192 S., 270 Abbildungen, gebunden, Format 21 x 22,5 cm
ISBN 3-87094-068-9 DM 38,–







Werner Sölch

Orient-Express

Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszuges

Kein anderer europäischer Zug erreichte soviel Berühmtheit wie der legendäre Orient-Express. In diesem Buch ist seine Geschichte mit allen eisenbahnhistorischen Details, aber auch der Flair dieses ungewöhnlichen Zuges wiedergegeben.

192 S., 210 Fotos, 17 Zeichn., 2. Aufl., geb. Ft. 21 x 22,5 cm
ISBN 3-87094-021-2 DM 38,–

Friedhelm Ernst

Rheingold

Luxuszug durch fünf Jahrzehnte

Ende der zwanziger Jahre war der „Rheingold" der komfortabelste internationale Reisezug der DRG und hat bis heute seine Anziehungskraft nicht verloren. Vorgeschichte, Blütezeit und Wiedererstehen des alten „Rheingold" werden beschrieben.

108 S., 185 Abb., 2. Aufl., geb., Format 21 x 22,5 cm
ISBN 3-87094-047-6 DM 28,–

Mehr als 80 Bücher . . .

. . . zu den Themen Modelleisenbahn, Eisenbahn, Stadtverkehr und Modellbau umfaßt das große Buchprogramm aus dem alba-Buchverlag. Erhältlich in allen Buchhandlungen und im Spielwarenfachhandel.



Buchverlag
4000 Düsseldorf 30

BORKUM
JUIST
NORDERNEY
BALTRUM
LANGEOOG
SPIEKEROOG
WANGEROOGE
SYLT
AMRUM

Die Nord- und Westfriesischen Inseln zählen seit dem vergangenen Jahrhundert zu den beliebtesten Erholungsräumen in Deutschland. Der um 1900 aufkommende Massentourismus machte vor allem auf den größeren Inseln entsprechende Transportmittel notwendig, die ersten Inselbahnen entstanden. Sie unterscheiden sich von anderen Kleinbahnen wesentlich: ihr Fahrplan ist von der Saison und den Gezeiten des Meeres abhängig, Strecken und Fahrzeuge den jeweiligen Gegebenheiten angepaßt. Der schmalspurige Gleiskörper ist das einzige gemeinsame Merkmal dieser Bahnen.

Borkum, Juist, Norderney, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge, Baltrum, Amrum und Sylt haben bzw. hatten ein Bahnnetz, das außer der Bewältigung des Urlauberstromes meist auch militärischen Zwecken dienen mußte, denn bis 1945 wurde den Nordseeinseln große strategische Bedeutung beigemessen.

Da die meisten der Inseln „autofrei" sind kommt außer den Reedereien, die den Fährverkehr betreiben, auch den Anschlußbahnen auf dem Festland ein bedeutender Rang zu. Diese Themen werden ebenso behandelt, wie der Hindenburgdamm, der seit 1927 die Insel Sylt mit dem Festland verbindet.

Hans W. Rogl, Journalist und ausgezeichneter Kenner des deutschen Kleinbahnwesens, hat ein Buch zusammengestellt, das die bunte Vielfalt der Eisenbahnen auf den deutschen Nordseeinseln beschreibt und von ihrem Werden ebenso erzählt, wie von ihrem heutigen Erscheinungsbild.



Walter Ess

Heeresfeldbahn – Schlepptenderdampflokomotive der Bauart Cn2 (0–6–0)



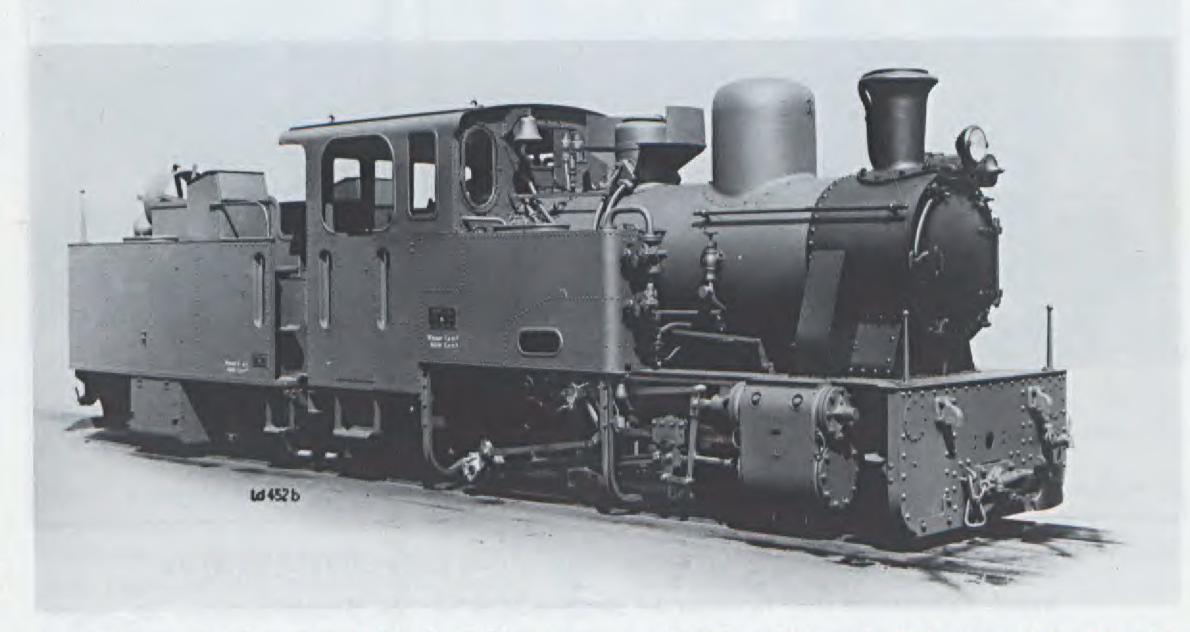
Sonderdruck aus eisenbahn-kurier 1/78
für Dampfkleinbahn Mühlenstroth (DKBM) und
Association du Chemin der Fer Forestier d'Abreschviller (ACFA)





Henschel 25983, Baujahr 1941
als letzte betriebsbereite schmalspurige Schlepptenderlok der Bundesrepublik bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth/Gütersloh
Foto oben W. Seidensticker 1977, Foto unten K. Jördens 1977

Heeresfeldbahn-Schlepptenderdampflokomotive der Bauart C n2



Unser Foto zeigt eine Heeresfeldbahn-Schlepptenderdampflokomotive der Bauart C n2 aus der Henschelbauserie 25978-25983. Heute gibt es in der Bundesrepublik nur noch eine betriebsfähige ehemalige Heeresfeldlokomotive dieser Bauart, die Henschel 25983 aus dem Jahr 1941, die heute bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth läuft.

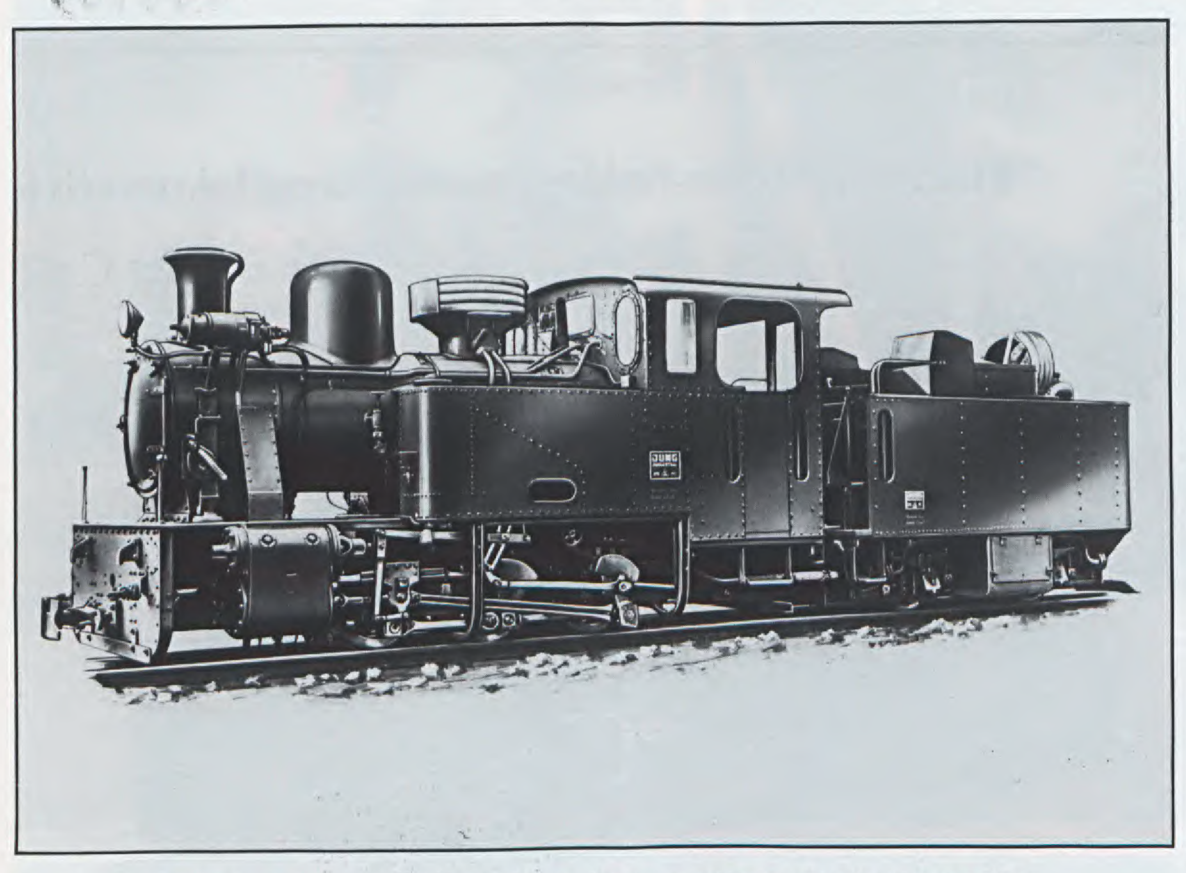
Während ihrer aktiven Zeit fanden die kleinen Schlepptenderloks dieser Schmalspurbaureihe kaum die richtige Würdigung. Erst in jüngster Zeit begann man, sich für ihre so lebendige Geschichte zu interessieren. Von 1945 bis in die 60er Jahre waren nicht weniger als 19 von ihnen bei Kleinbahnen in mehreren europäischen Ländern unterwegs, davon 9 sogar bei Staatsbahnen!

Technisch gesehen waren sie als Mittelding zwischen Feldbahn- und Kleinbahnlokomotiven einzustufen. Deshalb erreichten nach Kriegsende auch nicht alle übriggebliebenen Maschinen die „höhere" Kleinbahnlaufbahn: weitere rund 25 dampften als Bauloks und bei Industrie- und Waldbahnen in der Bundesrepublik, in der DDR, in Österreich und Jugoslawien, ja sogar in Indien.

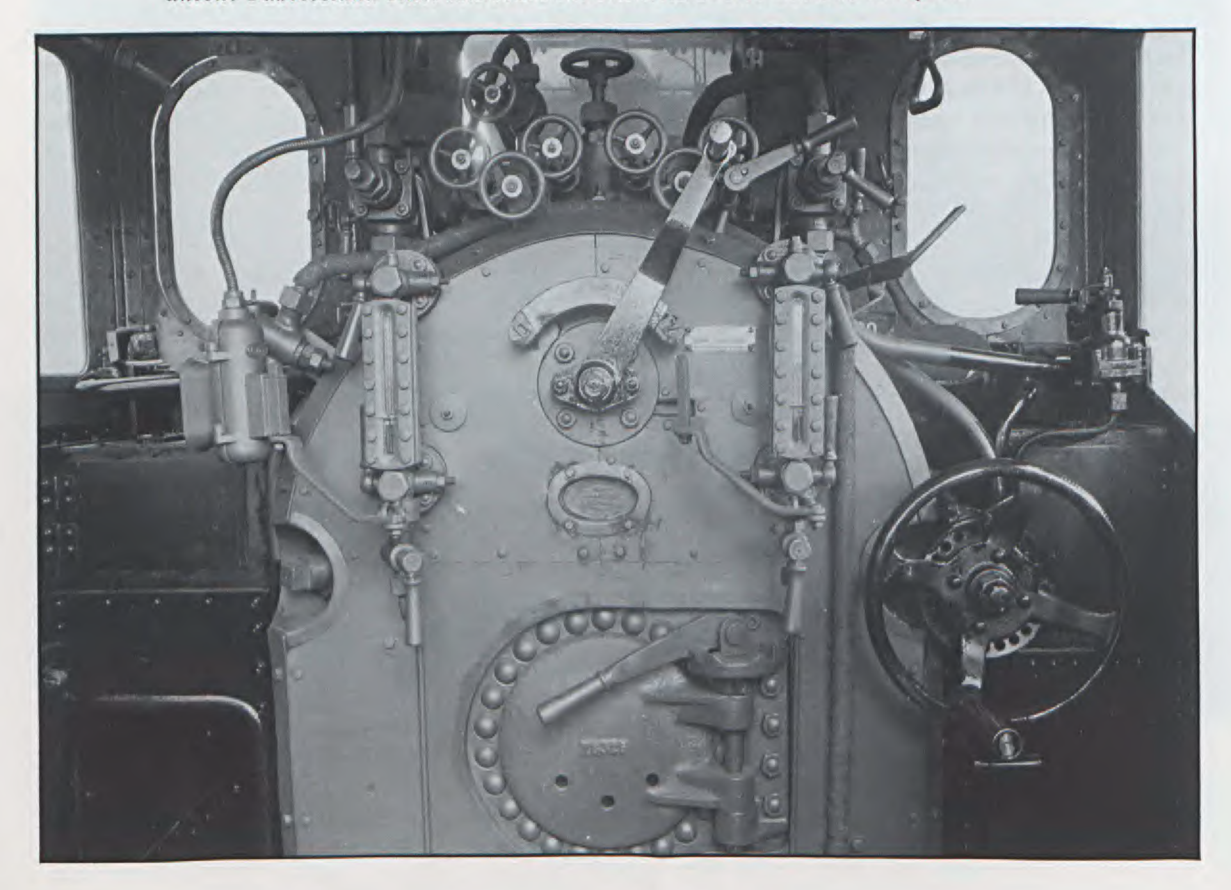
Die technische Ausrüstung moderner Armeen hatte sich nach Ende des Ersten Weltkrieges bis in die 30er Jahre gründlich gewandelt. Das Automobil in allen seinen Erscheinungsformen vom Kübelwagen bis zum schweren Panzer wurde dominierend. In der Heeresausrüstung fand das Feldeisenbahnwesen früherer Prägung keinen rechten Platz mehr. Hatte noch die Kaiserliche Heeresfeldbahn allein von der sogenannten Brigadelok nicht weniger als 2 500 Stück bauen lassen, so kam die Nachfolgeorganisation auf kaum mehr als 200 Schmalspur-Dampflokomotiven. Und auch die wurden auf den relativ kurzen Feldbahnstrecken nach und nach verdrängt von Diesellokomotiven. Erst 1937/1938 hatte man sich überhaupt entschieden, wieder echte Heeresfeldbahn-Dampflokomotiven zu bauen.

Zunächst waren es lediglich B- und C-gekuppelte Tenderlokomotiven in der klassischen Feldbahnspur von 600 mm. Man entschied sich dann für die neue Feldbahnspur von 750 mm und ließ für Versuchszwecke einzelne Schlepptendertypen in den Achsfolgen C, D und E bauen. An der Herstellung dieser Versuchstypen waren z.B. beteiligt die deutschen Lokomotivbaufirmen BORSIG, JUNG, KRAUSS-MAFFEI, KRUPP.

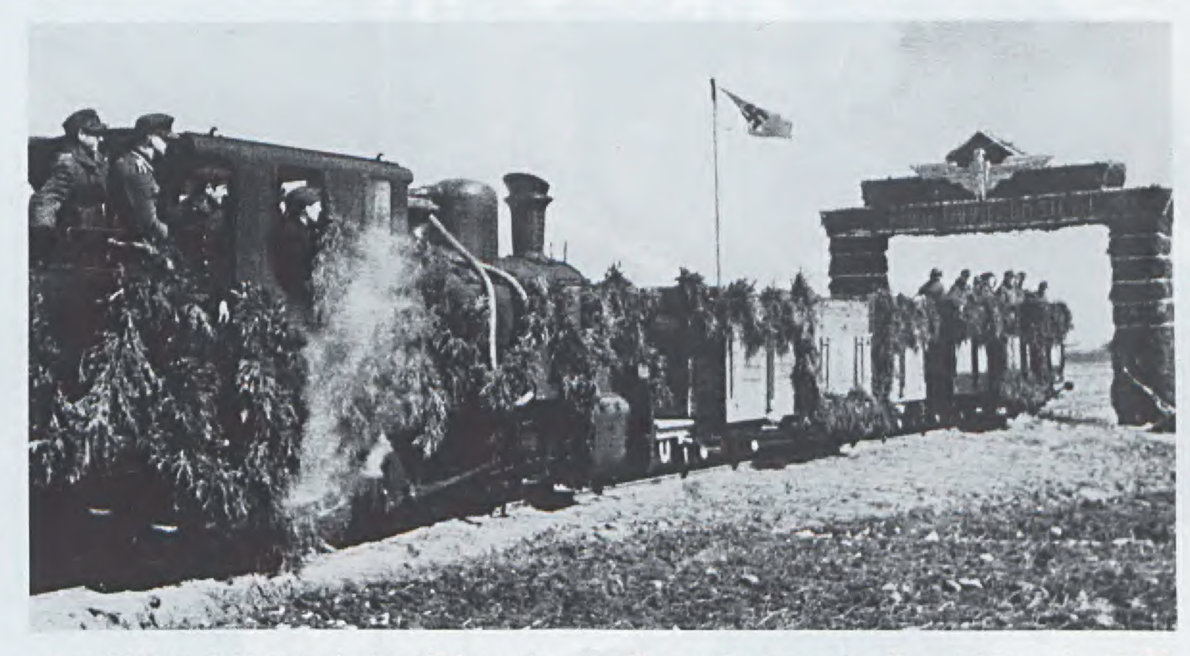
1939 beauftragte das OKH die Firmen HENSCHEL und JUNG mit der gemeinschaftlichen



oben: Jung Bauserie 10115-10144 der Baujahre 1944 und 1950-1952, Werkfoto.
unten: Führerstand einer Henschel der Bauserie 25945-25954, Werkfoto.







Heeresfeldbahn-Schlepptenderdampflokomotive der Bauart C n2 aus der Henschel-Bauserie 25322-25361 im Feldeinsatz. *Foto: DB*

Die 3 Reichsbahn-Maschinen 99 4651-53 waren von 1946-1965 bei der ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder-Kreiskleinbahn. Nach deren Stillegung kamen sie 1965 noch für drei Jahre zur Insel Rügen. Sie versahen ihren Dienst auf dem nördlichen Streckenabschnitt Fährhof-Altenkirchen. 1968 war auch dort Schluß und sie wurden von der DR ausgemustert: 99 4651 wurde an einen VEB verkauft, 4653 wurde verschrottet und 4652 gelangte im Sommer 1974 auf 600 mm umgespurt zur DKBM nach Gütersloh.

Nach Kriegsende befanden sich nachweislich 14 Maschinen in der heutigen Bundesrepublik. Davon wurden 1950-1952 sechs Stück weiterverkauft nach Jugoslawien.

Nach Österreich gelangten vor Kriegsende in einer riesigen Verlagerungsaktion nicht weniger als 70-80 Heeresfeldbahnloks. Darunter 18 C-Kuppler mit ihren Tendern. Als alliierte Kriegsbeute wurden auch die C-Kuppler schon bald nach Kriegsende zivilen Bahngesellschaften zugänglich gemacht. So



Auf Rügen wurden die Maschinen bei der Überquerung des Breetzer Boddens häufig zu Seefahrerinnen. 99 4652 auf der Fähre „Bergen" am 15. Juni 1968. *Foto: A. Luft*



99 4651 (Henschel 25 979/41) bei der Ausfahrt mit einem GmP aus Altenkirchen auf der Insel Rügen.

Foto: Archiv Walter Ess



99 4652 rangiert in Wittower Fähre auf Rügen.

Foto: Archiv Walter Ess



99 4653 (Jung 10 123/44) unterwegs im Norden der Insel Rügen.

Foto: Archiv W. Meereis

Entwicklung einer C-gekuppelten Naßdampflok mit Außenrahmen und zweiachsigem Schlepptender für den leichten Heeresdienst. Sie sollte sowohl für 600 mm als auch für die neue Feldbahnspur von 750 mm geeignet sein. – Diese Type wurde dann zur meistgebauten der ehemaligen Heeresfeldbahnen. Da sich die Unterlagen des OKH nicht auf dem Boden der Bundesrepublik befinden, gibt es noch immer keine verläßlichen Angaben über die Auftragserteilung. Man wird aber davon ausgehen können, daß die von JUNG in den Jahren 1940/1941 gelieferten 10 Maschinen für 600 mm noch dem Entwicklungszeitraum von 1939 zuzuschreiben sind. Sie dürften genau wie die KRAUSS-MAFFEI-Probelokomotive und die KRUPP C n2, die ebenfalls 1940 abgeliefert wurden, Innenrahmen gehabt haben. Es gibt keine Hinweise über ihren Verbleib. Nach unbestätigten Meldungen wurden in den Jahren 1940/1941 von der polnischen Lokomotivfabrik CHZARNOW/Kreinau im Auftrag von HENSCHEL 30 C-gekuppelte Schlepptenderloks gebaut, die ebenfalls Innenrahmen gehabt haben dürften.

In der Originalausführung mit Außenrahmen lieferte HENSCHEL von 1941 - 1943 56 Maschinen in 3 Serien. BMMF/CKD in der CSSR erhielt 1940 einen Auftrag zur Lieferung von 6 Stück, der 1944 erledigt wurde. JUNG baute ab 1944 eine Serie, die 30 Stück umfassen sollte. Davon wurden bis Kriegsende aber nur noch 22 an das OKH abgeliefert, 7 - 8 Stück aus dieser Serie wurden erst 1950 - 1952 als Export-Lokomotiven der damals noch jungen Bundesrepublik geliefert.

Technische Beschreibung

Lok

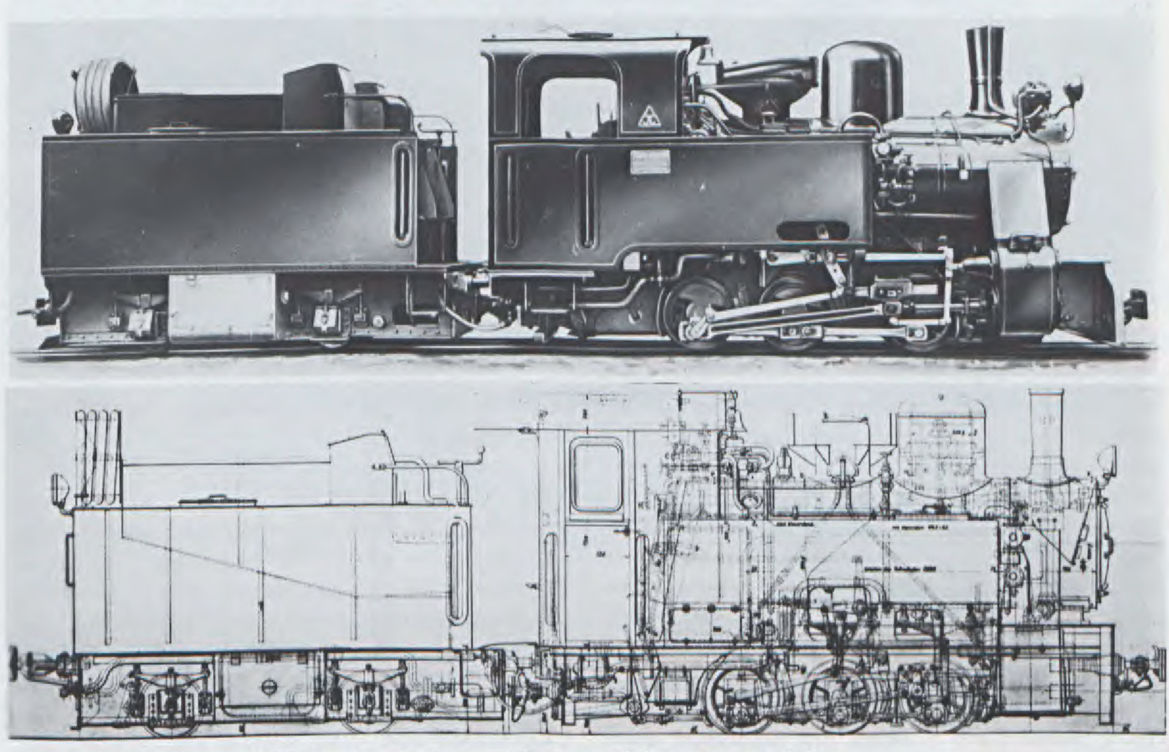
Bauart	C n2
Gattung	K 33.6
Zylinder-Ø	330 mm
Kolbenhub	350 mm
Rad-Ø	700 mm
Achsstand	1800 mm
Dampfdruck	13 atü
Rostfläche	0,725 qm
Verdampfungs-heizfl. wb.	34,0 qm
Breite	2100 mm
Höhe	2800 mm
Leergewicht	14,2 t
Dienstgewicht	17,0 t
Zugkraft (bei 0,75 p)	4350 kg
Brennstoff	0,5 cbm
Wasservorrat	0,6 cbm
R-min	30 m
V-max	30 km/h
Leistung	110 PS

Tender

Rad-Ø	500 mm
Achsstand	1600 mm
Brennstoff	2,5 cbm
Wasservorrat	6,0 cbm
Leergewicht	4,5 t
Dienstgewicht	12,5 t
Breite	2100 mm
Höhe	2200 mm

Lok und Tender

Leergewicht	18,7 t
Dienstgewicht	29,5 t
L ü P	10180 mm



oben: Jung Bauserie 9784-9793 mit Innenrahmen, Baujahr 1940, Werkfoto.
unten: Krauss-Maffei Versuchstyp KM 15 790 (Baujahr 1940) mit Innenrahmen, Werkszeichnung.

Ausführung

Heusinger-Steuerung mit Steuerschraube und Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Müller,
Wurfhandbremse,
Dampfbremse,
Schmierpresse für Kolben und Schieber,
Wasserheber,
Handglocke,
Deuta-Geschwindigkeitsmesser,
elektrische Beleuchtung mit Turbogenerator 0,5 kW,
Außenrahmen,
Aufsteckkurbeln,
Gestra-Abschlammventil mit Pralltopf,
2 Klinger-Wasserstandsanzeiger,
Dampfheizeinrichtung.

Leistungsübersicht

Die Lokomotive befördert mit einer Geschwindigkeit von etwa 7 km/h folgende angehängte Lasten auf gerader Strecke bei Annahme eines Laufwiderstandes von 5 kg/t Zuggewicht.

Steigung	dauernd	vorübergehend
1:∞ = 0,0 %	etwa 672 t	etwa 672 t
1:500 = 0,2 %	etwa 471 t	etwa 638 t
1:200 = 0,5 %	etwa 321 t	etwa 438 t
1:100 = 1,0 %	etwa 204 t	etwa 282 t
1: 50 = 2,0 %	etwa 110 t	etwa 157 t
1: 33 = 3,0 %	etwa 70 t	etwa 103 t
1: 25 = 4,0 %	etwa 48 t	etwa 74 t
1: 20 = 5,0 %	etwa 34 t	etwa 55 t



Henschel 25945-25954 (Baujahr 1941). Für den voraussichtlichen Wintereinsatz in waldreichen Gebieten wurde diese Serie schon ab Werk besonders ausgerüstet. *Werkfoto*

Von der Baureihe der C n2 Schlepptender-Lokomotiven mit Innen- und Außenrahmen wurden also insgesamt mindestens 105 Stück gebaut. Von 47 ist der Verbleib mit Sicherheit nachzuweisen. Für einige weitere sind wir auf Vermutungen angewiesen. Nach 1945 bis in die 60er Jahre verteilten sich diese Lokomotiven auf folgende Länder: 8 Bundesrepublik, 3 DDR, 18 Österreich, 7 Jugoslawien, 2 Lettland, 1 USA, 1 UDSSR, 7 Indien.

1977 waren noch 3 Stück mit Sicherheit unter Dampf: 1 in der Bundesrepublik, 1 in Frankreich und 1 in Indien. In unterschiedlichem Zustand abgestellt sind gegenwärtig 3 in der Bundesrepublik und 3 in Jugoslawien.

Über den Feldeinsatz der Baureihe während des Zweiten Weltkrieges liegen nur sehr spärliche Daten vor und es gibt kaum Fotos. Man wird davon ausgehen können, daß nur ein geringer Teil der zwischen 1940 und 1943 fertiggestellten Schlepptenderlokomotiven zu wirklichem Einsatz kam. Vor allem wahrscheinlich in Polen und der UdSSR. Viele der ab 1944 abgelieferten Lokomotiven von CKD/BMMF und JUNG wurden nach Probeheizen in den Fabriken ohnehin im Neuzustand in Depots nach Österreich gebracht.

übernahm die ÖBB (damals noch BBÖ) 4 Stück, die. Salzkammergutlokalbahn 2 und die Steiermärkischen Landesbahnen 3 Stück. Die restlichen 9 Stück wurden nie in Betrieb genommen und bis Anfang der sechziger Jahre verschrottet.

Ursprünglich war angenommen worden, die nach 1945 in Jugoslawien befindlichen C-Kuppler seien dort vom Krieg her verblieben. Durch genaue Recherchen wurde festgestellt, daß alle 7 Jugoslawien-Loks erst ab 1950-1952 dort auftauchten. Ihr Weg: 1945 standen sie zum Teil fabrikneu auf dem Märzfeld bei Nürnberg. Als STEG-Ware der Amerikaner wurden sie von Nürnberger und Münchener Baufirmen erworben und nach zumeist nur kurzer Dienstzeit in Bayern nach Jugoslawien weiterverkauft. Bei Bergwerken und im Waldbahnverkehr waren einige bis 1976 in Betrieb.

Drei von ehemals nahezu 100 Maschinen der Baureihe C n2 mit Außenrahmen und Schlepptender der ehemaligen Heeresfeldbahnen werden auch 1978 unter Dampf stehen. In 3 verschiedenen Spurweiten: DKBM 4 in der Bundesrepublik auf 600 mm, ACFA 4 in Frankreich auf 700 mm und ORISSA 2 in Indien auf 750 mm. Es sind eine Henschel von 1941 und zwei Jung von 1944 und 1952. Henschel 25983 war in der DDR Staatsbahnlokomotive, Jung 10120 war in Österreich Kleinbahnlok bei den Steiermärkischen Landesbahnen und Jung 10137 ist noch heute Werkslok. Die beiden ersten ziehen Touristikzüge und erfreuen vor allem tausende von Kindern. Die dritte ist im harten Einsatz bei der Orissa Cement Ltd. im Nordosten Indiens. Sie schleppt dort schwere Kalksteinzüge mit Zehntonner-Güterwagen.

Drei weitere in der Bundesrepublik abgestellte Loks rosten ihrem Ende entgegen. Zwei in Kassel, eine in Hamburg. Sie stehen seit über 20 Jahren im Freien und werden wohl nie wieder dampfen. Die 3 Loks in Jugoslawien sind „kalt", aber ohne größere Mühe wieder dampfbereit zu machen. Vielleicht findet das eine oder andere dieser Maschinchen einen Prinzen, der es aus dem Dornröschenschlaf erweckt?



Jung 10129 (Baujahr 1944) mit typisch bosnischem Kobelschornstein bei der Waldbahn Borja in Teslić/ Jugoslawien. Sie war hier etwa 20 Jahre lang eingesetzt. *Foto: A. Luft*

oben: *Eine ehemalige Heeresfeldbahn-Schlepptenderdampflokomotive der Bauart C n2 bei der Kindereisenbahn in Wolgograd in der UdSSR im Jahr 1958.* *Foto: J. O. Slezak*

unten: *Henschel 25 325 (Baujahr 1942) wurde bei der Waldbahn Maglić in Jugoslawien zur Tenderlok mit Holzfeuerung und größeren Wasserkästen umgebaut.* *Foto: T. Braté*



Henschel 25 954 bei der Gartetalbahn 1957.

Foto: D. Luckmann



Kleinbahnromantik im östlichen Niedersachsen. Gartetalbahn Nr. 5" im Juni 1957 bei der Ortsdurchfahrt in Diemarden.

Foto: D. Luckmann



Aus den Heeresfeldbahnloks wurden nach Ende des zweiten Weltkrieges gesuchte Kleinbahnloks. Manche brachte es auf 20 und mehr Dienstjahre: Abschiedsdampfzug der Gartetalbahn mit Henschel 25954 am 30. Oktober 1957.

Foto: D. Luckmann



StLB 11.811 (Jung 10121) trug vorübergehend einen besonderen Kobelschornstein.

Foto: A. Luft



In der Steiermark: Baureihe U (StLB S 11) und HF-C-Kuppler (11810) am 27. April 1967 in Stainz.

Foto: A. Luft



Hier wird deutlich, wie zierlich die HF-Loks waren: Jung 10120 mit Rollbockzug in der Steiermark. Noch heute dampft diese Lok in Abreschviller/Frankreich.

Foto: F. Haftel

Lokomotiv-Übersicht

Hersteller	Fabr.-Nr./ Baujahr	Land nach 1945	Bahngesellschaft od. Firma	Betr.-Nr.	Ausmusterungsjahr	1977
Henschel	25952/41	D	Gartetalbahn	4"	1959	
Henschel	25953/41	A	–		1956	
Henschel	25954/41	D	Gartetalbahn	5"	1959	
Henschel	25978/41	A	–		1950	
Henschel	25979/41	DDR	Deutsche Reichsbahn	99 4651	1968	
Henschel	25981/41	D	Fa. Maximilianshütte Sulzbach-Rosenberg			
Henschel	25982/41	A	Österr. Bundesbahnen	798.101		Dkm. Hamburg
Henschel	25983/41	DDR	Deutsche Reichsbahn	99 4652		DKBM 4
Henschel	25323/42	A	–		1953	
Henschel	25325/42	YU	Waldbahn Maglic		1976	dort abgestellt
Henschel	25331/42	YU	Waldbahn Zavidovici		1965	
Henschel	25332/42	D	Hümmlinger Kreisbahn	„Lathen"	1957	
Henschel	25333/42	D	Fa. Rathjens	210	1960	
Henschel	25335/42	D	Kreisbahn Osterode-Kreiensen			abgest. Kassel
Henschel	25342/42	A	Salzkammergutlokalbahn	22	1956	
Henschel	25343/42	A	–		1953	
Henschel	25345/42	D	Kreisbahn Cloppenburg	„Münsterl."	1957	
Henschel	25350/42	A	–		1950	
Henschel	25351/42	D	Fa. Oppermann			abgest. Kassel
CKD/BMMF	2186/44	A	–		1953	
CKD/BMMF	2187/44	A	Salzkammergutlokalbahn	32	1955	
CKD/BMMF	2188/44	A	–		1953	
CKD/BMMF	2189/44	A			1956	
CKD/BMMF	2190/44	A	Steierm. Landesbahnen	HF 11805	1966	
Jung	10115/44	A	–		1953	
Jung	10116/44	A	Österr. Bundesbahnen	798.02	1956	
Jung	10119/44	A	Österr. Bundesbahnen	798.01	1956	
Jung	10120/44	A	Steierm. Landesbahnen	HF 11810		ACFA 4 Abreschviller
Jung	10121/44	A	Steierm. Landesbahnen	HF 11811	1965	
Jung	10122/44	YU	Bergwerk Sanski Most	5		dort abgestellt
Jung	10123/44	DDR	Deutsche Reichsbahn	99 4653	1968	
Jung	10125/44	A	Österr. Bundesbahnen	798,03	1956	
Jung	10127/44	YU	Bergwerk Sanski Most	4	1976	
Jung	10128/44	YU	?			
Jung	10129/44	YU	Waldbahn Borja			abgest. Zagreb
Jung	10137/50/52	Indien	Orissa Cement Ltd.	2		in Betrieb
Jung	10138/50/52	Indien	?			
Jung	10139/52	YU	?			
Jung	10140/52	Indien	?			
Jung	10141/52	Indien	?			
Jung	10142/52	Indien	Orissa Cement Ltd.	1		?
Jung	10143/52	Indien	?			
Jung	10144/52	Indien	?			
Henschel	41?	Lettland	Lettische Staatsbahnen/UdSSR	TL 901		?
Henschel	41?	Lettland	Lettische Staatsbahnen/UdSSR	TL 902		?
?	?	UdSSR	Kindereisenbahn Wolgograd	11025		?
?	?	USA	Beutelok		1951/52	

Literaturhinweise

Walter Ess
Heeresfeldbahn-Lok Henschel 25983

Krobot/Slezak/Sternhart
Schmalspurig durch Österreich

zu beziehen durch Eisenbahn-Kurier

Adressen:

Henschel 25983:
Dampfkleinbahn Mühlenstroth e.V.
Postdamm 166
D-4830 Gütersloh

Jung 10120:
Association du Chemin de Fer
Forestier d'Abreschviller (ACFA)
F-57560 Abreschviller/Frankreich

Walter Seidensticker

Kopie der Werkszeichnung Fa. Jung von 1952. Wiedergabe M 1:45



Jung 10137 wurde erst 1952 fertiggestellt und zusammen mit weiteren Loks nach Indien verkauft. Sie dampft noch bei der Orissa Cement Ltd. in Rajgangpur/Indien.
Foto Orissa



Jung 10120, Baujahr 1944, ist der Star der Waldeisenbahn Abreschviller/Frankreich. Sie kam aus der Steiermark zu dieser beliebten Touristikbahn am Rande der großen Wälder des Donon-Massivs in den Vogesen. Mit ihrer Spurweite von 700 mm und einem Streckennetz von 80 km war sie bis zu ihrer Stillegung 1966/67 eine der größten Waldbahnen Europas. Um wenigstens einen kleinen Teil dieser hochromantischen Bahn zu erhalten, gründeten Eisenbahnfreunde die ACFA. Auf einer 5 km langen, hügeligen Strecke verkehren an Wochenenden und Feiertagen von Mai bis Oktober Diesel- und Dampfzüge (3 Dampfloks). 1977 beförderte diese Touristikbahn 47 000 Fahrgäste. Weitere Information siehe Textteil.
Foto: Oben und Rückseite: ACFA 1977



Lithos, Druck: Heinrich Möller Söhne GmbH · 2370 Rendsburg

Ihr Freizeitziel am Wochenend



Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Westfälisches Kleinbahn- und Dampflokmuseum Gütersloh

Spurweite 600 mm

Fahrbetrieb an Sonn- u. Feiertagen von Mai bis Oktober

Westfälisches Kleinbahn-Idyll

Wäre auf dem Postdamm zwischen Gütersloh und Isselhorst die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 50 km/h festgesetzt, würden die meisten Wochenendausflügler die kleine Dampf-Eisenbahn gar nicht bemerken. Im Sommer fast im Gras versteckt, schnaufen hier kleine Lokomotiven auf nur 60 cm breiten Feldbahngleisen durch die Landschaft und ziehen dabei richtige Personenwagen, Gepäckwagen und auch Güterwagen.

Was hier fast wie ein Spielzeug wirkt, ist doch ein Stück westfälischer Geschichte: Vor dem Kriege verkehrte von Löhne aus die bekannte Wallücke-Bahn mit genau solch kleinen Fahrzeugen auf ebenso schmalem Gleis. Es war eine richtige Eisenbahn, die außer Personen und Stückgut sogar Eisenerz beförderte.

Sinnvolles Hobby für richtige Männer

Die DAMPF-KLEINBAHN MÜHLENSTROTH wurde von geschichtlich interessierten Eisenbahnfreunden in der Freizeit erbaut und wird auch von ihnen in Betrieb gehalten. Schaffner, Heizer, Lokführer, sie alle sind Amateure, die unentgeltlich und ehrenamtlich hier viele Arbeitsstunden verbringen. Geld ist mit einer solchen Bahn nicht zu verdienen, denn die Unterhaltung der Dampflokomotiven, wenn sie auch von den Eisenbahnfreunden selbst durchgeführt wird, ist doch ein teurer Spaß. So freut man sich über jede Mark, die als Fahrgeld hereinkommt.

Da die Hobby-Eisenbahner nur am Wochenende für ihre Bahn Zeit haben und am Samstag noch Fahrzeuge und Gleise pflegen müssen, kann man nur an Sonn- und Feiertagen mit dieser Bimmelbahn fahren.

Wochenendspaß für die ganze Familie

Die Mitfahrt in dieser kleinen freundlichen Eisenbahn ist für alle ein Erlebnis: für die Kinder, die ihre Gaudi haben, aber auch für die Erwachsenen, die an ihre Fahrschülerzeit erinnert werden oder sich für die technik-geschichtlichen Aspekte der Bahn interessieren. Hier spürt man Eisenbahn hautnäher als im klimatisierten Intercityzug. Alles schaut gespannt aus dem Fenster, wenn der Aufsichtsbeamte mit der roten Mütze die Kelle hebt und pfeift. Dann strömt Dampf aus den Zylindern, es zischt, ein Pfiff der kleinen Lok, der Zug ruckt an. Und schon werden Überlegungen angestellt, ob der Zug denn auf den schmalen Schienen überhaupt sicher fahren kann. Doch eine solche Sorge ist unbegründet. Behörden haben ein wachsames Auge auf die Bahn und prüfen sie jedes Jahr.



im BW Mühlenstroth: Lok 1, 2, 3 u. 4



Personenzug im Bhf. Postdamm



Güterzug mit Lok 3 u. Lok 6

Lebendiges Museum

Die Dampfkleinbahn Mühlenstroth will aber nicht nur Kleinbahnidyll, Hobby und Wochenend-Spaß, sondern vor allem auch echtes Kleinbahn- und Dampflokmuseum sein und die Erinnerung an die unzähligen Kleinbahnen in unserem Land wachhalten, die vor gar nicht langer Zeit wichtige Träger des Nah- und Ortsverkehrs waren und den wirtschaftlichen Aufschwung ganzer Gebiete bewirkten. Zugmaschinen dieser Bahnen waren kleine Dampflokomotiven in mannigfaltigsten Ausführungen. Sie sollen von der DKBM museal - und doch betriebsbereit - erhalten werden. So ist denn auch der Schwerpunkt der DKBM ihr Lokschuppen, in dem bisher sieben solcher Schmalspurloks von verschiedenen ehemaligen Kleinbahnen eine neue Heimat gefunden haben. Gegen eine geringe Gebühr können sie besichtigt werden. Alle diese Maschinen sind betriebsfähig und behördlich zugelassen.

Deshalb können sie an allen Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober auf der ca. 1 km langen Demonstrationsstrecke die Museumszüge ziehen und Kleinbahnbetrieb vorführen, wobei jeder Besucher die Möglichkeit hat, als Fahrgast mitzufahren und Vergangenheit zu erleben.

Neben dem musealen Fahrbetrieb findet der Interessierte noch eine Sammlung typischer Relikte früherer Kleinbahnbetriebe wie Signaleinrichtungen, Abläutewerk und vieles andere mehr.

Durch ständige „Forschungsarbeit" und Veröffentlichungen wird die Tätigkeit des Vereins abgerundet.



zerlegte Lok 2 bei der Kesseluntersuchung durch den TÜV

650215

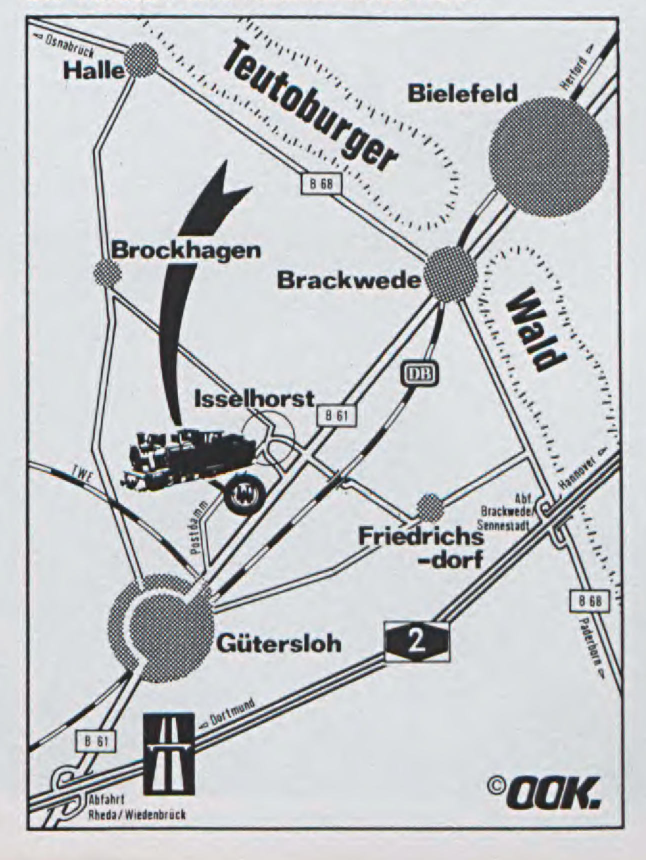
Gasthof Mühlenstroth

Inhaber R. Bentlage

Gut bürgerliche Küche · Gepflegte Getränke

Spezialität: Westfälischer Pickert

So finden Sie Mühlenstroth:



Ein Mekka für Dampflokfans

Dampflokliste der DKBM:

Lok 1 Name: Mölm
Bn2t, Hohenzollern 1897
ehem. 750 mm Werkslok

Lok 2 Name: August Bentlage
Bn2t, Henschel 1948
ehem. Trümmerlok in Bochum

Lok 3 Name: Adolf Wolff
Dn2t, Borsig 1918
ex DR 99 3318 (Bad Muskau)
ehem. Heeresfeldbahn

Lok 4 Name: Frank S.
Cn2 + 2T, Henschel 1941
ex DR 99 4652 (Rügen, 750 mm)
ehem. Heeresfeldbahn

Lok 5 Name: Arthur Koppel
Bn2t, O & K 1936
ehem. Baulok Fa. Hoyer, Duisbg.

Lok 6 Name: Richard Roosen
Dn2t, Borsig 1917
ex DR 99 3318 (Bad Muskau)
ehem. Heeresfeldbahn

Lok 12 Name: Mecklenburg
Dh2 + 2T, O & K 1934
ex DR 99 3462 MPSB
ehem. MPSB Nr. 12
noch nicht betriebsfähig

R. Fersing / O. O. Kurbjuweit

Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Ein Führer für Besucher und Eisenbahnfreunde



20 Fotos · 2 Karten

Fahrzeugskizzen · Eisenbahngeschichte



Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Vierte Auflage
1978 überarbeitet von Walter Ess

Herausgeber: **Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V., Postdamm 166, D 4830 Gütersloh**

Für den Inhalt verantwortlich:
Reimund Fersing/Mitarbeit Otto O. Kurbjuweit

Zeichnungen: Klaus Jördens

Fotos: Fölting, Häusler, Jördens, Kammann, Müller, Neesen
Titelfoto: J. Göller



Vom feurigen Elias zur DKBM

Vor kaum einem halben Jahrhundert gab es noch ungezählte schmalspurige Kleinbahnen, die bei einfacher Betriebsabwicklung meist ausgesprochen idyllische Landschaften durchquerten. Für ihren Einzugsbereich besaßen sie oft beachtliche wirtschaftliche Bedeutung. Sie waren für die Bevölkerung ganzer Landstriche die einzige Verbindung zur Welt, brachten Rohstoffe und transportierten landwirtschaftliche Produkte.

Es war schon ein Erlebnis, wenn der „feurige Elias", oder welchen liebevollen Kosenamen die Bevölkerung ihrem kleinen dampfenden und schnaufenden Zug auch immer gegeben haben mochte, unter lautem Bimmeln und Pfeifen in den Bahnhof rumpelte. In abgelegenen Landstrichen war es meist das einzige größere Ereignis am Tage. Jung und alt strömte zum Bahnhof, der nicht selten weit außerhalb des Ortes lag, um ein wenig mitzubekommen vom Atem und Duft der „großen weiten Welt".

Dabei waren es in der Regel zumeist Güterwagen, die die kleine Dampflokomotive da herangeschafft hatte, mit nur ein bis zwei vorn oder hinten angehängten Personenwagen - sogenannte Güterzüge mit Personenbeförderung (GmPs). Kaum eine Kleinbahn fuhr damals reine Personenzüge. Bevor die Weiterfahrt angetreten werden konnte, mußten noch einige Güterwagen abgehängt, andere aufgenommen werden, was gut und gern eine halbe Stunde dauern konnte. Aber Zeit war ja damals noch nicht Geld.

Inzwischen sind alle diese liebenswerten und idyllischen Bähnchen vom kostengünstigeren und schnelleren Straßenverkehr verdrängt worden. Viele aber leben weiter in der Erinnerung der Anlieger und der Eisenbahnfreunde. Aus diesem Grunde entstanden in den letzten 10 - 12 Jahren überall in Europa und auch in der Bundesrepublik Museumsbahnen. Es bildeten sich spezielle Vereinigungen von Eisenbahnfreunden, die stillgelegte Eisenbahnlinien wieder in Betrieb nahmen oder eine Stillegung durch Übernahme verhinderten. Dampflokomotiven und historische Wagen wurden erworben, die hohen Kosten teils durch Mitgliederbeiträge und Spenden, teils durch Fahrgeldeinnahmen aufgebracht.

Da der Erhalt einer historischen Eisenbahn in Normalspur, d.h. also in der Spur der Bundesbahn, äußerst schwierig und kostspielig ist, entstand die größere Zahl solcher Bahnen in Schmalspur. Auf 75 cm oder 1 m breiten Gleisen sind Bahnbau und Erhaltung und auch die Fahrzeuge wesentlich billiger. Ein Grund, der damals um die Jahrhundertwende überhaupt zum Bau dieser Bahnen geführt hatte.

Wenig bekannt ist aber heute, daß es richtige Kleinbahnen auch noch eine Nummer kleiner gegeben hat: Mit einer Spurweite von nur 60 cm. Neben ausgedehnten Netzen in Mecklenburg, Pommern, West- und Ostpreußen wäre da insbesondere die „Wallücke-Bahn" zu nennen, eine 60 cm-Schmalspurbahn, die von Löhne aus das Wiehengebirge erklomm. Sie war ganz sicher keine Feldbahn, sondern beförderte Eisenerz in langen Güterzügen und hatte auch regelrechten öffentlichen Personenverkehr. Vor 40 Jahren wurde sie stillgelegt.

Die Tradition dieser 60 cm-Kleinbahnen wird bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth in Gütersloh fortgeführt.

Als Gründer der Dampfkleinbahn Mühlenstroth kann eine kleine Schar von Eisenbahnfreunden aus dem Ruhrgebiet gelten, die eigentlich etwas ganz anderes wollten: Sie hatten sich eine 75 cm-spurige Dampflok aus dem Schrott gekauft und in vielen Freizeitstunden eigenhändig aufgearbeitet, um sie anschließend einer österreichischen Schmalspurbahn für Hobby-Fahrten zur Verfügung zu stellen. Schließlich strahlte die Lok, frisch vom TÜV abgenommen, im neuen Glanz. Doch nun winkte die österreichische Bahn ab. Da stand man nun,mit einer betriebsfähigen Dampflok, jedoch ohne Schienen, auf denen sie hätte dampfen können.

Nachdem sich alle Bemühungen, bei dieser oder jener Feld- oder Werksbahn unterzukommen, zerschlagen hatten, bot als Retter in der Not der ostwestfälische Land- und Gastwirt August Bentlage Teile seines Grundstückes zum Aufbau einer eigenen Gleisanlage an. Ein Lokaltermin ergab, daß das Gelände an sich für eine komplette Eisenbahn zwar recht beengt war, da aber Erweiterungsmöglichkeiten zugesichert wurden, nahm man das Anerbieten schließlich an.

Für eine 75 cm-spurige Bahn war das Grundstück aber wirklich zu klein. Außerdem konnte man kaum Hoffnung haben, irgendwo in der Bundesrepublik noch Fahrzeuge für diese Spur erwerben zu können. So entschlossen sich die Eisenbahnfreunde zum Bahnbau in 60 cm-Spur. Ein Entschluß, der auch rückblickend als richtig bezeichnet werden muß. Allerdings bedeutete das auch die Umspurung der bereits vorhandenen Dampflok. Unverzüglich wurde daran gegangen, gleichzeitig begann auf dem parallelogrammförmigen Grundstück im Nordwesten von Gütersloh der Bahnbau.

Ausgebaute, halbierte Bundesbahnschwellen, Schienen von 18 Kilo Metergewicht aus einer Sandgrube und Schotter, dieser allerdings neu, waren die Baumaterialien. Die Schienen wurden nach alter Kleinbahnermanier mit Schienennägeln auf den Schwellen befestigt. Gleichzeitig konnten Kipploren und eine kleine Diesellok aus einem stillgelegten Kalksteinwerk erworben werden, die beim Bahnbau gute Dienste taten.

Von Anfang an war daran gedacht worden, einen Betrieb für die Öffentlichkeit durchzuführen. Personenwagen für 60 cm-Spur gab es aber in der Bundesrepublik schon lange nicht mehr. So entschloß sich der Vereinsvorsitzende und Betriebsleiter Reimund Fersing, Personenwagen selbst zu bauen. Es entstanden die typischen dreifenstrigen DKBM-Personenwagen mit 5, 60 m Länge über Puffer. Da man wegen der für Mai 1973 geplanten Eröffnung des Personenverkehrs in Zeitdruck kam, wurden die Wagenkästen aus Spanplatten hergestellt. Sie sind inzwischen durch neue Kästen in üblicher Spantenbauweise ersetzt worden.

Besser als mit Wagen war es auf dem Lokomotivsektor bestellt. Bis 1978 konnten 5 weitere Dampflokomotiven und eine zweite Diesellok erworben werden. Alle 6

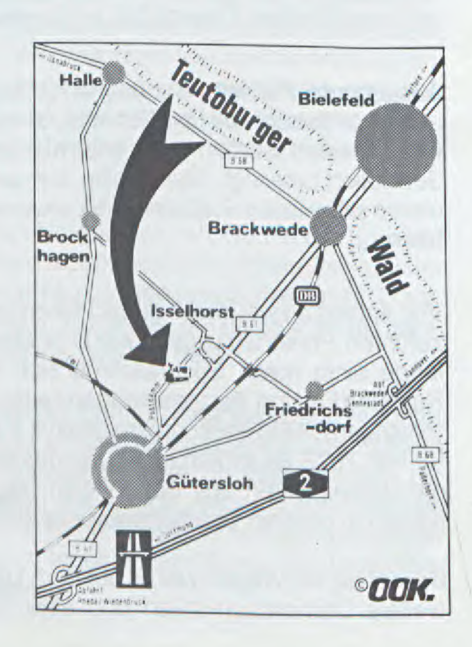
Dampflokomotiven sind einsatzfähig und versehen abwechselnd den Zugdienst, gelegentlich auch in Doppelbespannung. An besonderen Tagen werden auch alle 6 Loks angeheizt.

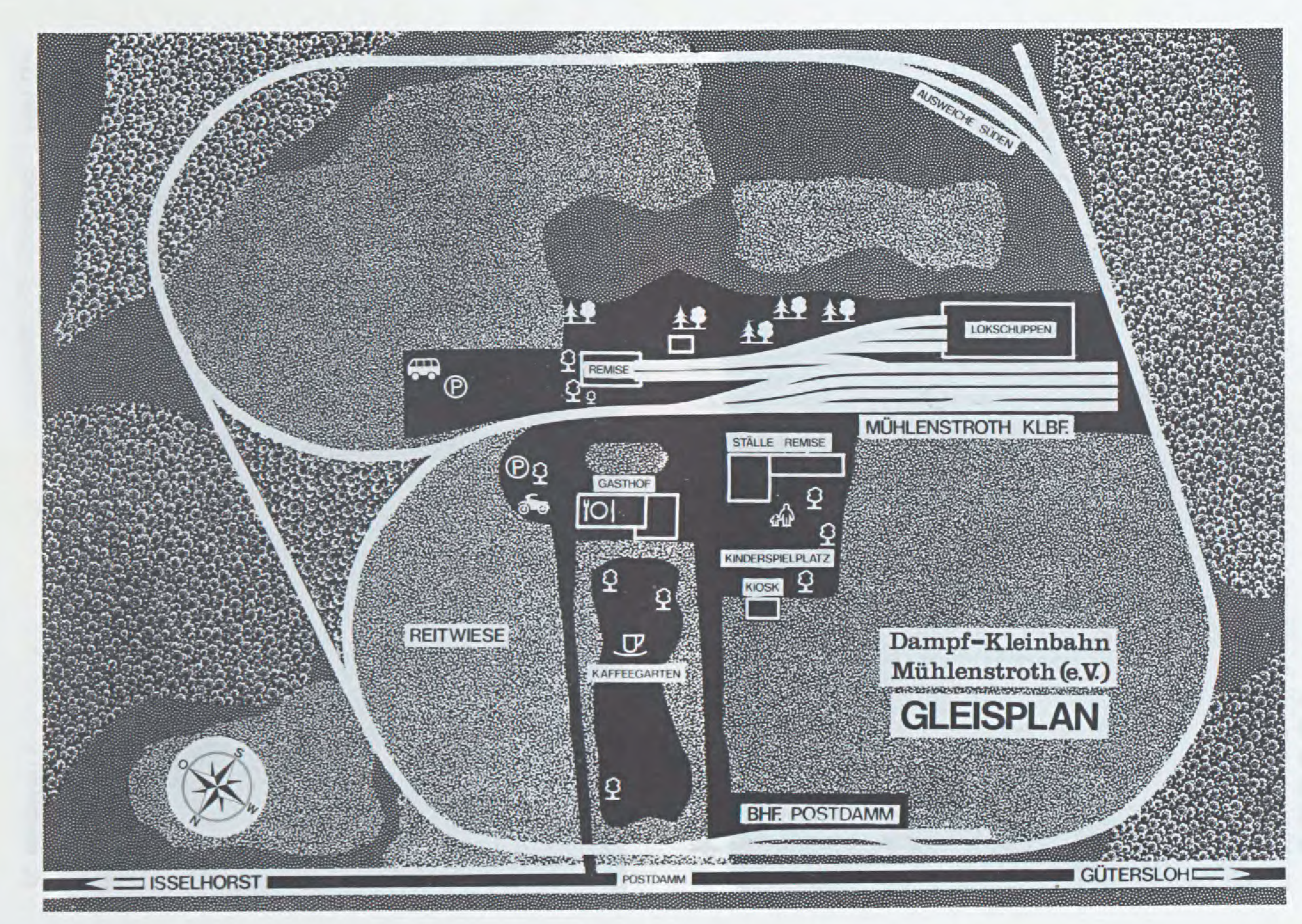
Ein gewisses Handikap der Bahn ist der bislang durchgeführte „Kreisverkehr". Doch war es sicher richtig, zuerst das Machbare aufzubauen, um überhaupt mit dem Betrieb beginnen zu können. Der Bau einer längeren Strecke bleibt der große Wunsch aller Mitglieder und Freunde der Dampfkleinbahn Mühlenstroth.

Das zunächst recht bescheidene Fahrgastaufkommen von ca. 12 000 Personen pro Saison steigt seit 1975 kontinuierlich. Durch den Bau weiterer Personenwagen wurde die Kapazität entsprechend angepaßt. Nach 1977 erfolgtem Ankauf von 6 vierachsigen Güterwagen von der ehemaligen Waldeisenbahn Muskau und den Mekklenburg-Pommerschen Kleinbahnen ist es nun möglich, auch gemischte Züge zu fahren. Waren doch die GmPs auf den 60 cm-Bahnen d i e Zugart schlechthin.

Und so präsentiert sich die Dampfkleinbahn Mühlenstroth im Sommer 1978, fünf Jahre nach ihrer Betriebseröffnung:
35 Vereinsmitglieder, davon 25 aktiv, 2 250 m verlegtes Gleis mit 18 Weichen, Lokomotiv- und Wagenhalle mit vorerst 2, später 3 Gleisen. Werkstattschuppen mit 2 Gleisen, Wasserkran mit Enthärtungsanlage, Kohlenbansen, mannigfaltige sonstige technische Einrichtungen. Alles selbst gebaut oder selbst installiert. 6 betriebsfähige Dampfloks, 2 Dieselloks, 4 Personenwagen, 9 vierachsige und 1 zweiachsiger Güterwagen, 20 Feldbahnwagen.
Gefahren wird an allen Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober.

So finden Sie Mühlenstroth




AUSWEICHE SÜDEN
LOKSCHUPPEN
REMISE
MÜHLENSTROTH KLBF.
STÄLLE REMISE
GASTHOF
KINDERSPIELPLATZ
KIOSK
REITWIESE
KAFFEEGARTEN
Dampf-Kleinbahn
Mühlenstroth (e.V.)
GLEISPLAN
BHF. POSTDAMM
ISSELHORST
POSTDAMM
GÜTERSLOH
O S W N



Im Kleinbahn-Bw: Bekohlen . . . (Lok 1)



. . . anheizen . . . (Loks 1 und 3)



. . . Wasser nehmen. (Lok 1)



Der „Frühzug“ verläßt den Betriebshof (Lok 2)



Einsteigen bitte! . . . (Lok 3)



. . . der Zug fährt ab! (Lok 4)



Personenzug am „Mühlenstrother Forst“ (Lok 3)



Ausfahrt Ausweiche Süd „Rödelheim“
Im Hintergrund die Lok- und Wagenhalle (Lok 3)



Güterzug mit Original-Vierachsern der Waldeisenbahn Muskau (WEM) und der Mecklenburg-Pommerschen Kleinbahn (MPSB) (Lok 6)



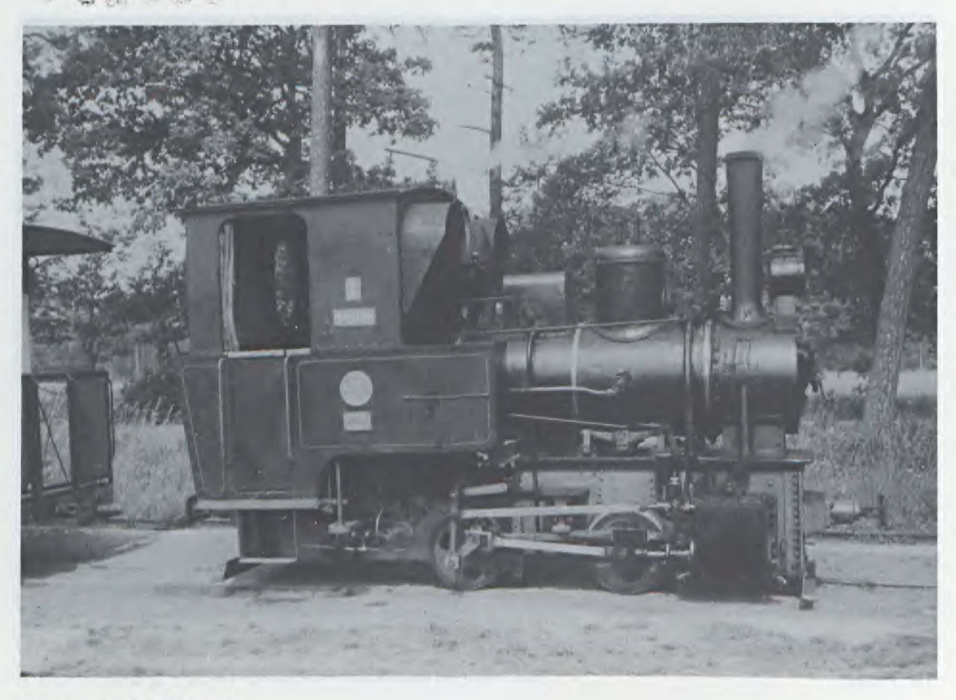
Alljährlich lustiger Saisonausklang:
Alle Loks unter Dampf am letzten Betriebstag (Loks 1, 3, 4, 2)



Bauzug auf der Strecke (Lok 3)



Schotterzug mit Kastenloren (Lok 2)



Lok 1 „Mölm“

Als am 10. 6. 1973 die DKBM den Betrieb eröffnete, stand zunächst nur eine Dampflok betriebsfähig zur Verfügung. Es handelte sich um eine B-gekuppelte Tenderlok. Die Maschine war bis in die 60er Jahre bei den Böhler Werken AG in Düsseldorf-Oberkassel im Einsatz. Die ursprüngliche Spurweite betrug 750 mm. Bei Übernahme durch die Eisenbahnfreunde im Jahre 1971 wurde die Lok in einem desolaten Zustand vorgefunden. Sie lag inzwischen auf einem Schrottplatz. Das Führerhaus und Teile des Triebwerkes mußten rekonstruiert und Kesselrohre ausgewechselt werden. Ein Läutewerk wurde angebaut und die Spur auf 600 mm reduziert. Bei der DKBM erhielt sie die Betriebsnummer 1 und den Namen „Mölm“, die niederdeutsche Bezeichnung für Mülheim an der Ruhr, zur Erinnerung daran, daß sie von der Mülheimer Gruppe der DKBM wiederhergestellt wurde.

Fahrzeug-Daten

Hersteller	Hohenzollern
Fabr. Nr. / Baujahr	943 / 1897
Bauart	Bn2t
Gattung	K 22,4
Treib- und Kuppelrad ø	530 mm
Länge über Puffer	3950 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Steuerung	Patent-Steuerung nach Arthur Koppel
Rostfläche	0,35 m²
Verdampfungsheizfläche	14,75 m²
Zylinder ø	220 mm
Kolbenhub	280 mm
Lokdienstlast	7,85 Mp
Wasservorrat	0,6 m³
Kohlenvorrat	0,15 t
Leistung	35 PS
Kesselüberdruck	12 kp/cm²



Lok 2 „August Bentlage“

1972 konnte die DKBM von der Fa. Korte Baugesellschaft mbH in Bochum die zweite Dampflok erwerben. Es ist eine Lok der Bauart Henschel B 70. Gleicher Typ ist auch als Kriegsdampflok KDL 13 bekanntgeworden. Nach zwanzigjähriger Betriebsruhe, unter einem Regendach abgestellt, trafen wir das Fahrzeug in einem renovierungsbedürftigen Zustand an. In mühevoller Arbeit erfolgte im Winterhalbjahr 1973/74 die Wiederherstellung. Zusätzlich zur ursprünglichen Bauausführung wurden unter anderem eine Lichtmaschine mit Dampfantrieb, 24 V für Lok- und Zugbeleuchtung sowie ein Läutewerk angebaut. Nach erfolgreich verlaufener Wasserdruckprüfung konnte die Nr. 2 im Mai 1974 angeheizt werden. Neben der Betriebsnummer 2 erhielt sie den Namen „August Bentlage“, nach einem verstorbenen Förderer der DKBM.

Fahrzeug-Daten

Hersteller	Henschel
Fabr. Nr. / Baujahr	28 470 / 1948
Bauart	Bn2t
Gattung	K 22,5
Treib- und Kuppelrad ø	640 mm
Länge über Puffer	5 500 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Steuerung	Heusinger
Rostfläche	0,5 m²
Verdampfungsheizfläche	26 m²
Zylinder ø	250 mm
Kolbenhub	300 mm
Lokdienstlast	9,6 Mp
Wasservorrat	0,8 m³
Kohlenvorrat	0,3 t
Leistung	70 PS
Kesselüberdruck	12 kp/cm²



Lok 3 „Adolf Wolff" und

Unsere Loks 3 und 6 sind ehemalige Heeresfeldbahnloks des Ersten Weltkrieges. Ihre Baureihe von annähernd 2 500 Stück wurde damals als „Brigadelok" bekannt. Sie versahen den Nachschubdienst im frontnahen Gebiet auf allen europäischen Kriegsschauplätzen. Nach Ende des Ersten Weltkrieges gelangten viele Exemplare als Kleinbahn-, Feldbahn-, Industriebahn und Plantagenbahnloks in Europa und Afrika zu friedlichem Einsatz. Ein gutes Dutzend hat 60 Jahre überlebt und dampft noch heute. Unsere beiden Loks kamen von der

Fahrzeug-Daten

Hersteller	Borsig
Fabr. Nr. / Baujahr	10 364 / 1918
Bauart	Dn2t
Gattung	K 44,3
Treib- und Kuppelrad ø	600 mm
Länge über Puffer	5 885 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h
Steuerung	Stephenson
Rostfläche	0,42 m²
Verdampfungsheizfläche	16,4 m²
Zylinder ø	240 mm
Kolbenhub	240 mm
Lokdienstlast	12 Mp
Wasservorrat	1,1 m³
Kohlenvorrat	0,7 t
Leistung	75 PS
Kesselüberdruck	15 kp/cm²



Lok 6 „Richard Roosen“

Waldeisenbahn Muskau/DDR 1974 und 1977 zur DKBM. Hier erhielten sie Namen bekannter deutscher Lokomotivkonstrukteure: Nr. 3 (Borsig) wurde auf „Adolf Wolff“ getauft, den Schöpfer der berühmten 5er Serie der Deutschen Reichsbahn. Nr. 6 (Henschel) erhielt den Namen „Richard Roosen“ zur Erinnerung an dessen berühmte Konstruktionen wie der Henschel-Dampfmotorlokomotive und der Kondenstender.

Siehe auch unsere Broschüre: Die Brigadeloks der DKBM, erschienen 1978.

Fahrzeug-Daten

Hersteller	Henschel
Fabr. Nr. / Baujahr	15307/1917
Bauart	Dn2t
Gattung	K 44,3
Treib- und Kuppelrad ø	600 mm
Länge über Puffer	5 885 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h
Steuerung	Stephenson
Rostfläche	0,42 m^2
Verdampfungsheizfläche	16,4 m^2
Zylinder ø	240 mm
Kolbenhub	240 mm
Lokdienstlast	12 Mp
Wasservorrat	1,1 m^3
Kohlenvorrat	0,7 t
Leistung	75 PS
Kesselüberdruck	15 kp/cm^2



Lok 4 „Frank S“

Diese Lokomotive zählte zur Standard-Baureihe C n 2 der Heeresfeldbahnen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht. Von 1946 bis 1965 war sie Kleinbahnlok bei der Jüterbog - Lukkenwalder Kreisbahn in der DDR und anschließend bis 1968 in Rügen. Ausgemustert und später umgespurt kam sie 1974 zur DKBM. Heute ist sie die einzige betriebsbereite Schmalspur - Schlepptenderlok in der Bundesrepublik. Ihre Geschichte und die ihrer Baureihe wird ausführlich beschrieben im Buch „Heeresfeldbahnlokomotive Henschel 25983“ und in der Broschüre „Heeresfeldbahn - Schlepptenderdampflokomotive der Bauart Cn2“, beide von Walter Ess, herausgegeben von der DKBM.

Fahrzeug-Daten

Hersteller	Henschel
Fabr. Nr. / Baujahr	25 983 / 1941
Bauart	Cn2
Gattung	K 33,6
Treib- und Kuppelrad ø	730 mm
Länge über Puffer	9 950 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Steuerung	Heusinger
Rostfläche	0,72 m^2
Verdampfungsheizfläche	34 m^2
Zylinder ø	300 mm
Kolbenhub	350 mm
Lokdienstlast	17 Mp
Wasservorrat	6,3 m^3
Kohlenvorrat	2,5 t
Leistung	110 PS
Kesselüberdruck	13 kp/cm^2



Lok 5 „Arthur Koppel“

Diese Orenstein & Koppel Lokomotive verkörpert den Typ der leistungsstarken Feldbahnlokomotive, wie sie jahrzehntelang in tausenden Exemplaren als Feldbahn- und Baulokomotiven verwendet wurden. Sie war früher bei dem Duisburger Tief- und Straßenbauunternehmen Alexander Hoyer GmbH beheimatet. Mit ihren 90 PS ist sie eine der kräftigsten und vor allem „schlagstärksten“ Loks der DKBM. Nach mühevoller Aufarbeitung wurde sie 1978 wieder in Betrieb genommen und erhielt den Namen „Arthur Koppel“ zur Erinnerung an den bekannten früheren Feldbahnkonstrukteur.

Fahrzeug-Daten

Hersteller	O & K
Fabr. Nr. / Baujahr	12 805 / 1936
Bauart	Bn2t
Gattung	K 22,7
Treib- und Kuppelrad ø	560 mm
Länge über Puffer	6 000 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Steuerung	Heusinger
Rostfläche	0,51 m²
Verdampfungsheizfläche	25,2 m²
Zylinder ø	280 mm
Kolbenhub	320 mm
Lokdienstlast	13,6 Mp
Wasservorrat	0,75 m³
Kohlenvorrat	0,25 t
Leistung	90 PS
Kesselüberdruck	12 kp/cm²



Foto oben: Diesellok V 11

Foto unten: Diesellok V 12

Wenn auch die DKBM auf das Wort Dampf-Kleinbahn besonderen Wert legt, so sollen ihre beiden Dieselloks doch nicht ungenannt bleiben. V 11 wurde 1972 von einem Kalksteinwerk in Ascheloh erworben. Sie war dort bis 1971 eingesetzt. Von der Maschinenfabrik Schöttler in Diepholz wurde sie 1950 als Nr. 734 gebaut. Wegen ihrer Abmessungen und der geringen Leistung wird sie nur im Verschiebedienst eingesetzt.

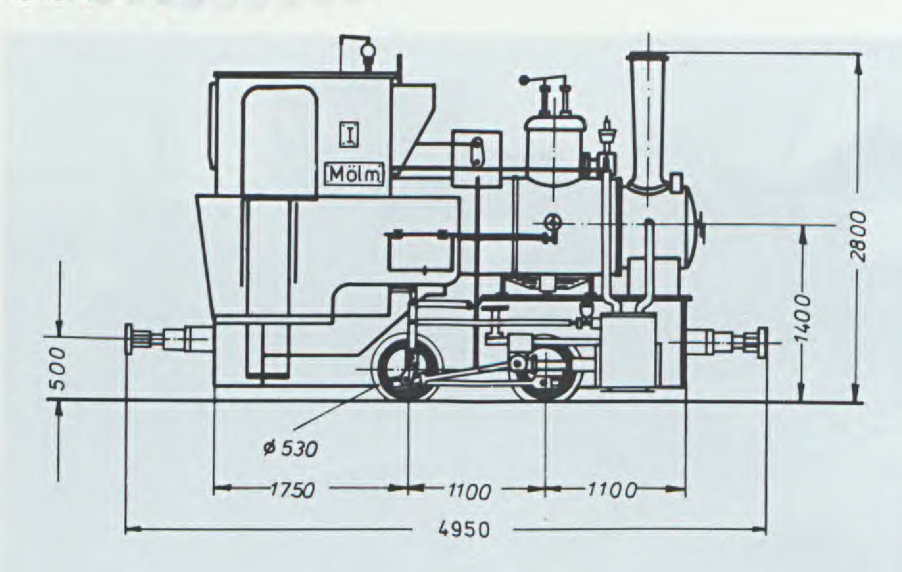
Mehr an Leistung bringt die V 12. Mit einer Motorleistung von 46 PS und ihrem gedrungenen Aufbau kann man sie getrost schon als „Lokomotive" bezeichnen. Deutz lieferte sie 1941 mit Nr. 11853 an eine Sandgrube in Senne I bei Bielefeld. Nach deren Schließung wurde sie 1973 von der DKBM erworben, aufgearbeitet und versieht nun meist Verschiebedienste. Bei Sonderfahrten unter der Woche ist sie gelegentlich auch im Streckendienst eingesetzt.

	V 11	V 12
Achsfolge	B	B
Treibrad ø	440 mm	500 mm
Länge über Puffer	3010 mm	3800 mm
Gesamtachsstand	1000 mm	1150 mm
Höchstgeschw.	12 km/h	12 km/h
Dienstlast	3,75 Mp	8,5 Mp
Fahrmotor Diesel	2 Zyl. KHD	2 Zyl. Deutz
Leistung	20/24 PS	46 PS
Kraftübertragung	mech.	mech.

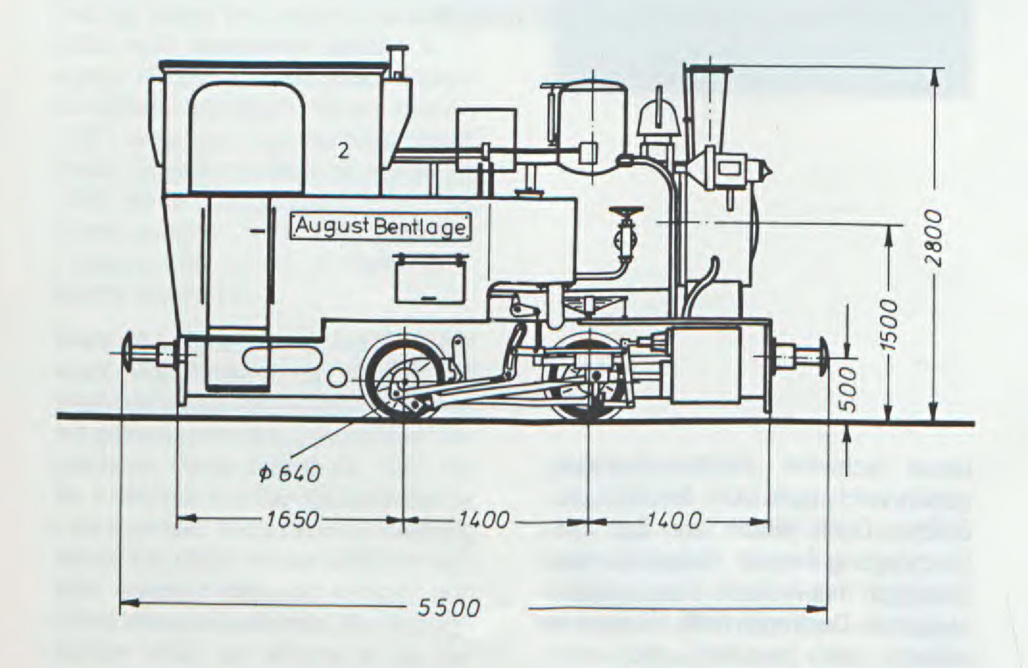


2 Heeresfeldbahn-Dieselloks Typ C 130 (KML 3)

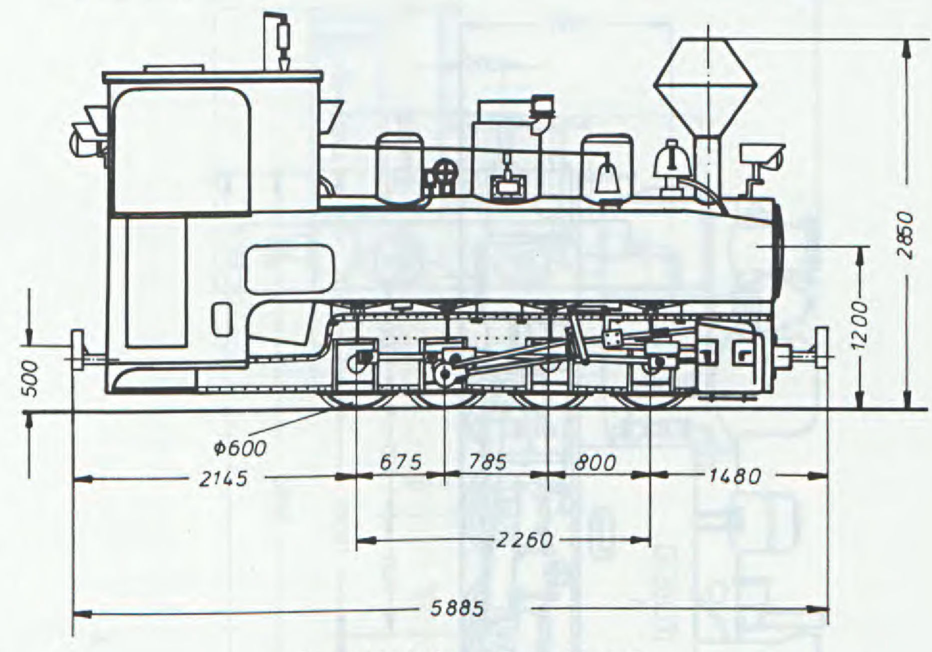
Diese schwere Feldbahndiesellok gehört noch nicht zum Bestand der DKBM. Doch laufen zur Zeit der Drucklegung bereits Verhandlungen bezüglich des Ankaufs einer solchen Maschine. Der Verein hofft, sie noch in diesem Jahr erwerben und nach Umspurung auf 600 mm ab 1979 einsetzen zu können.



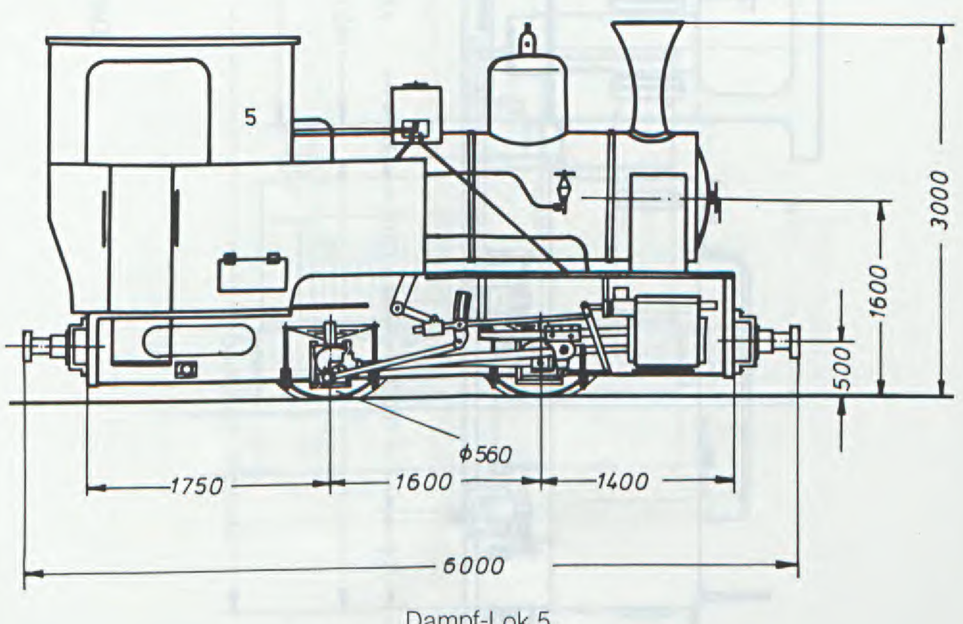
Dampf-Lok 1



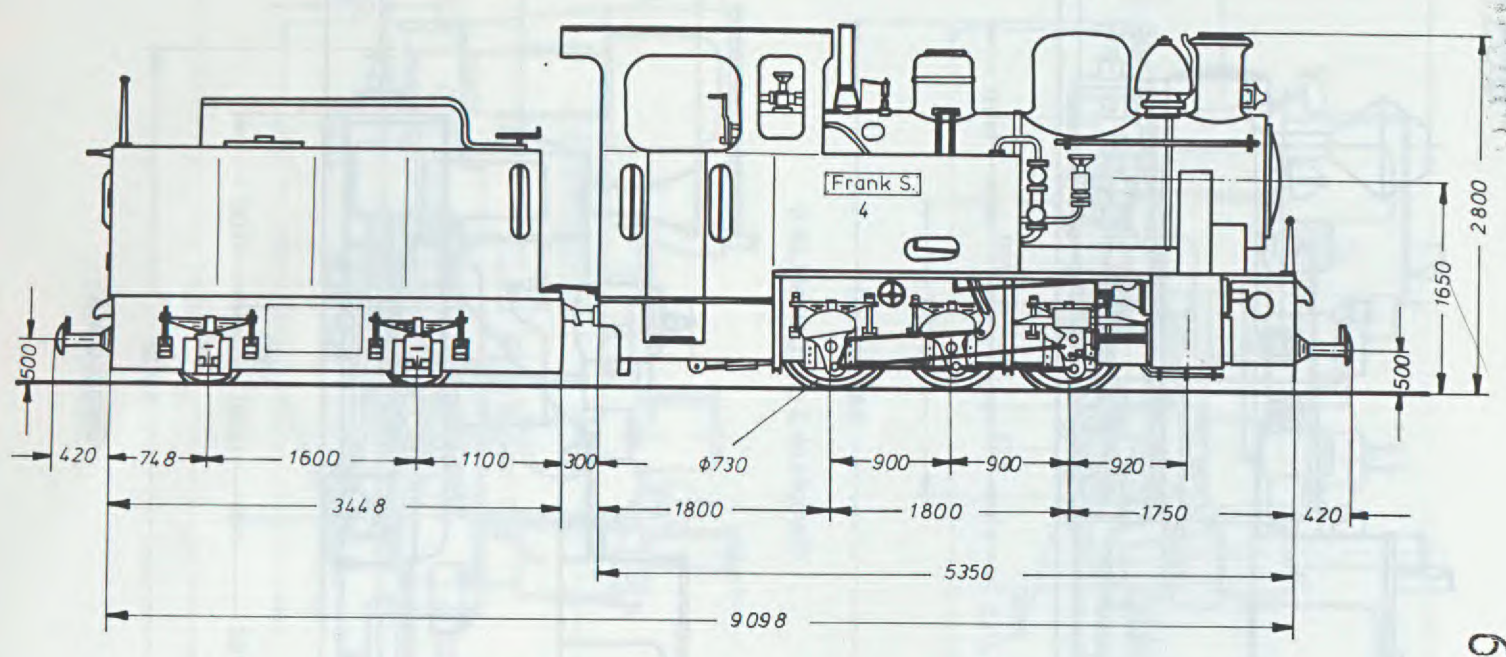
Dampf-Lok 2



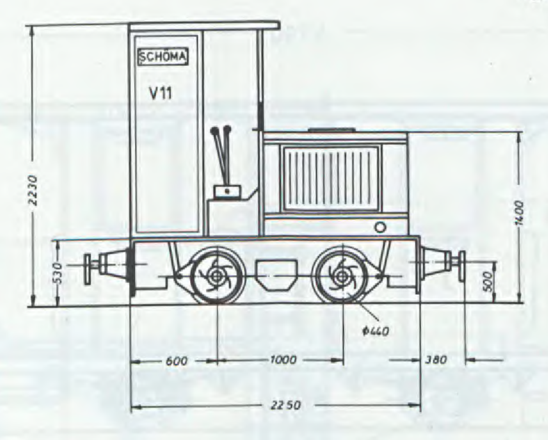
Dampf-Lok 3 und Dampf-Lok 6



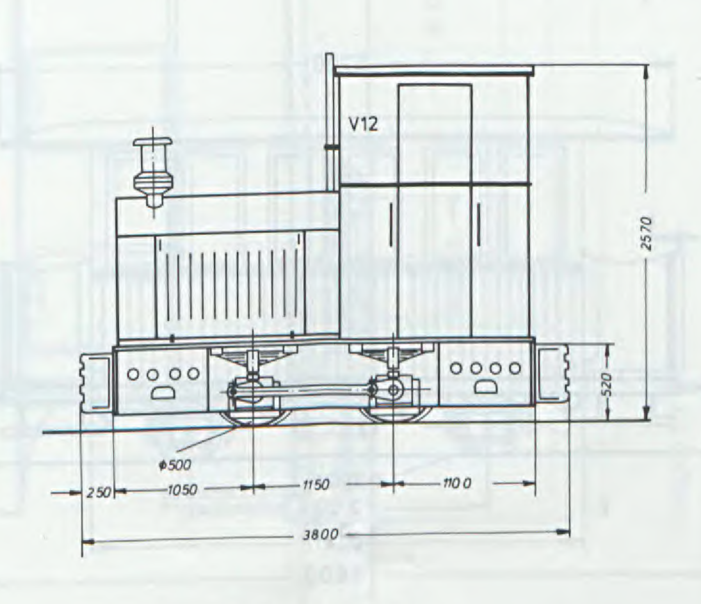
Dampf-Lok 5


Frank S.
4
500
420
748
1600
1100
300
Φ730
900
900
920
344 8
1800
1800
1750
420
5350
9098
500
1650
2800

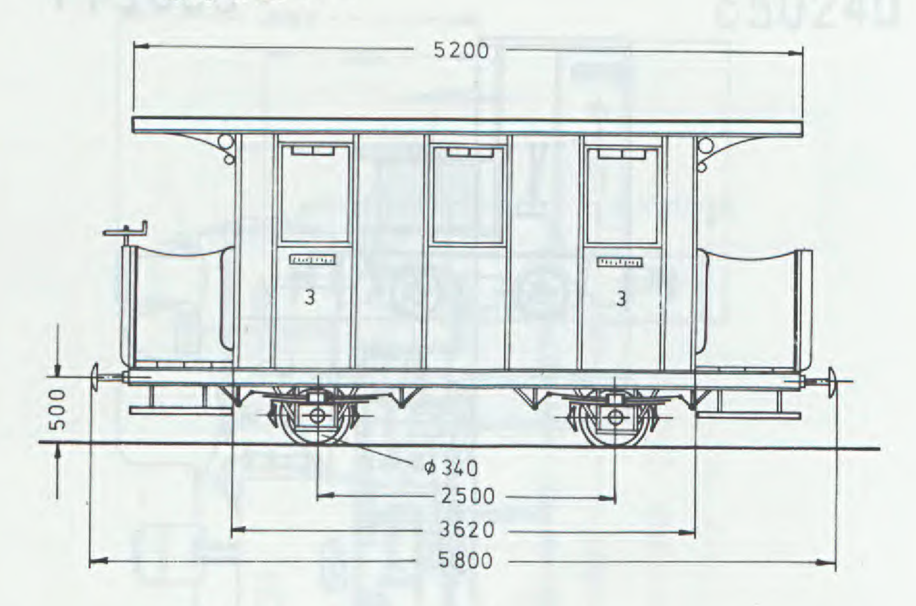
Dampf-Lok 4



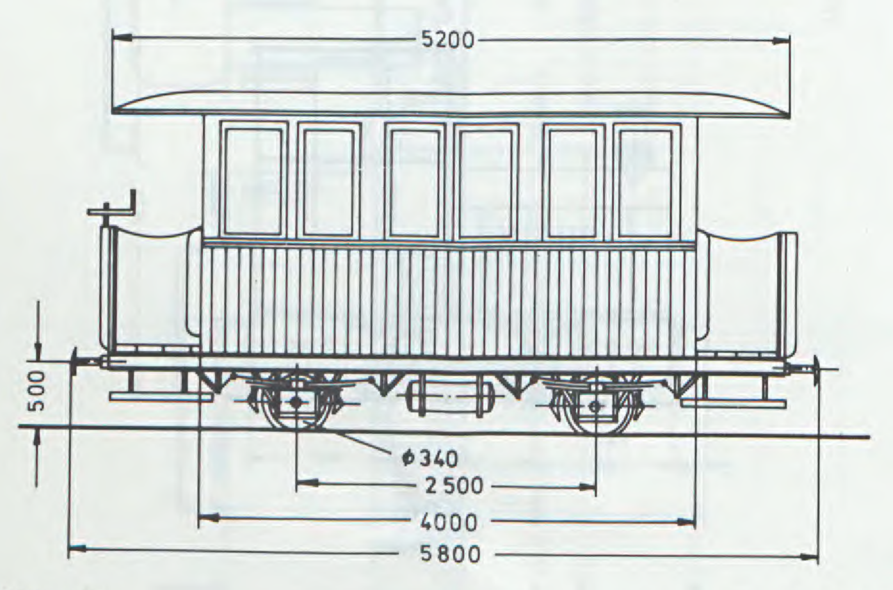
Diesellok V 11



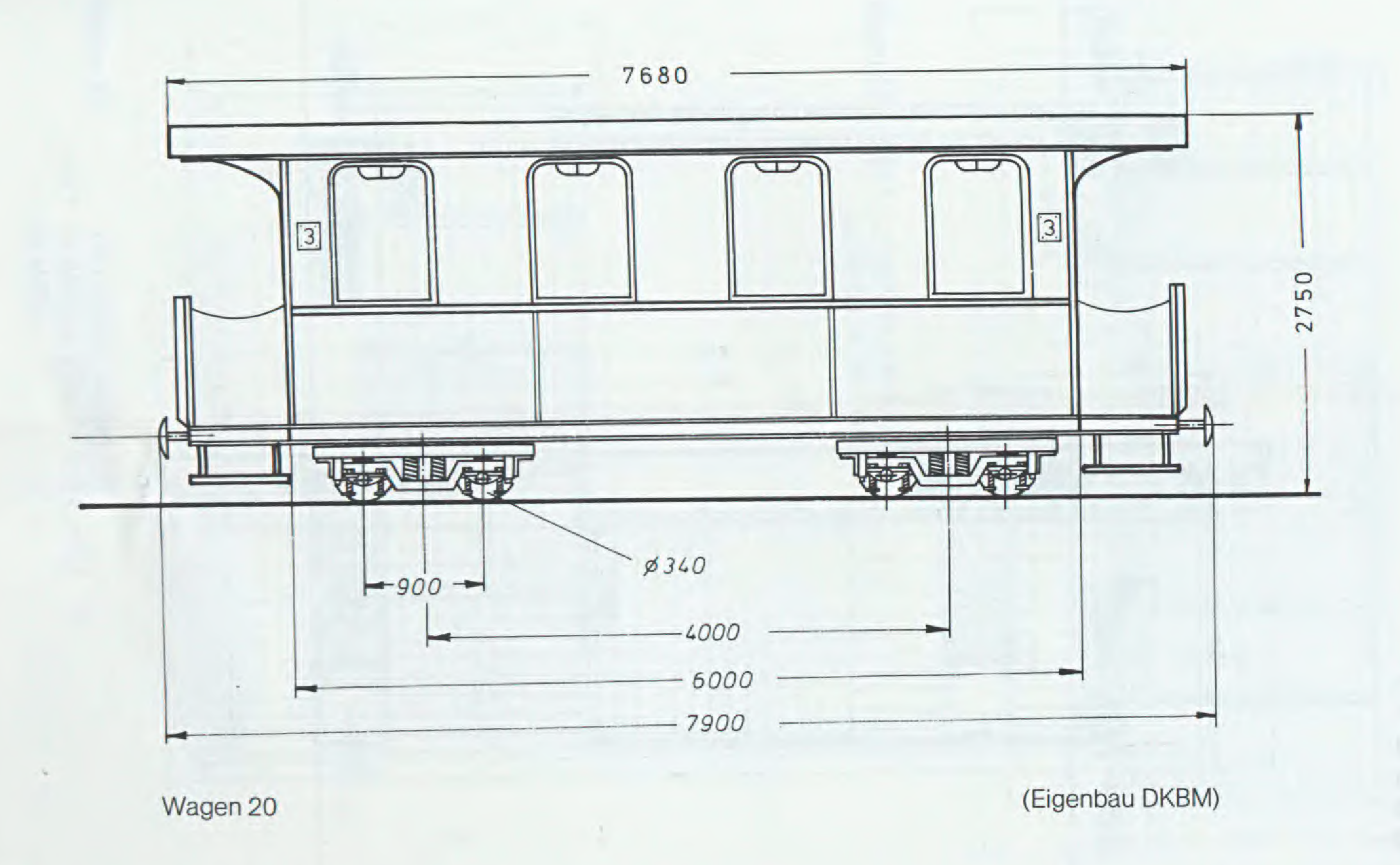
Diesellok V 12



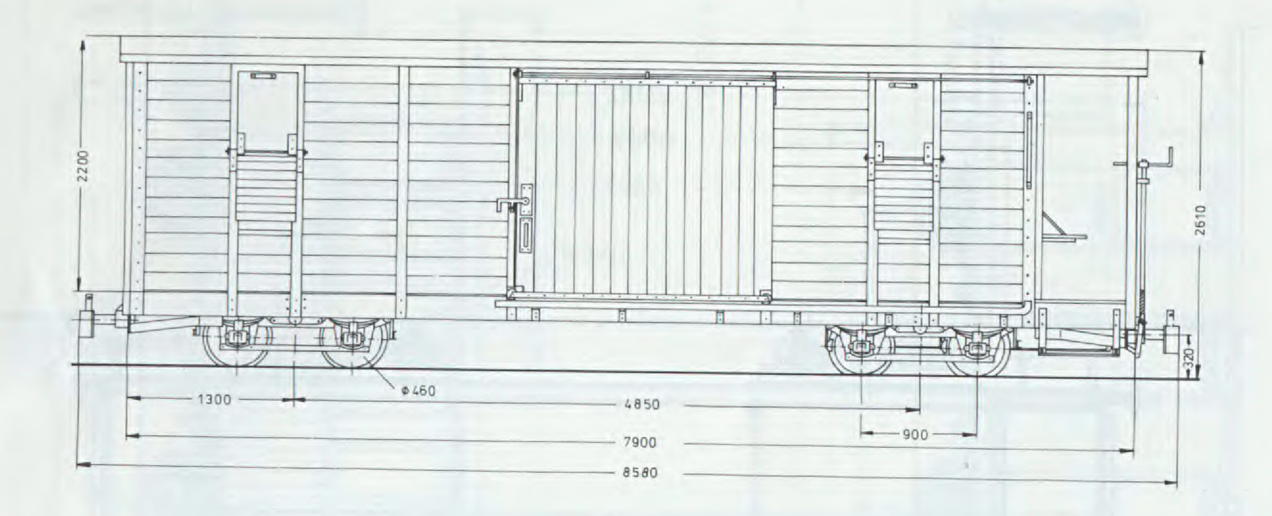
Wagen 21 und 23 (Eigenbau DKBM)



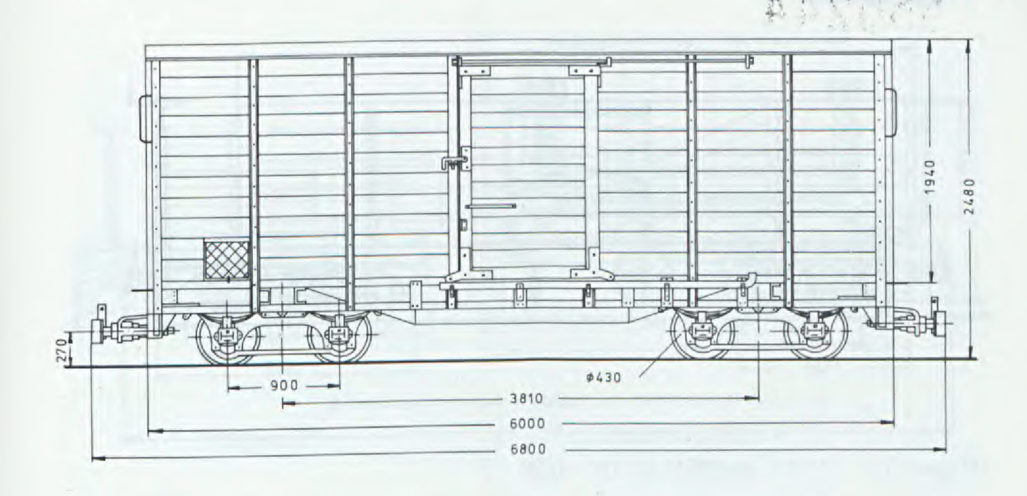
Wagen 24 (Eigenbau DKBM)



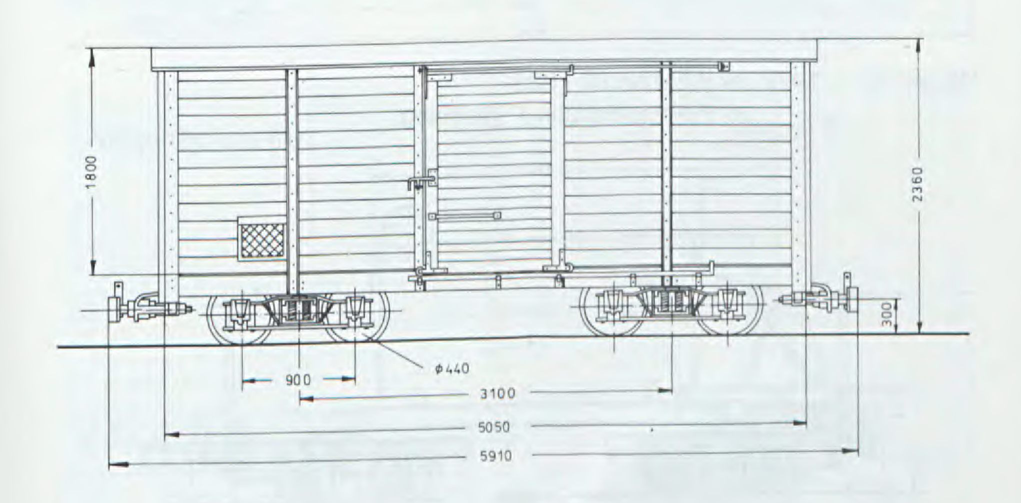
Wagen 20 (Eigenbau DKBM)



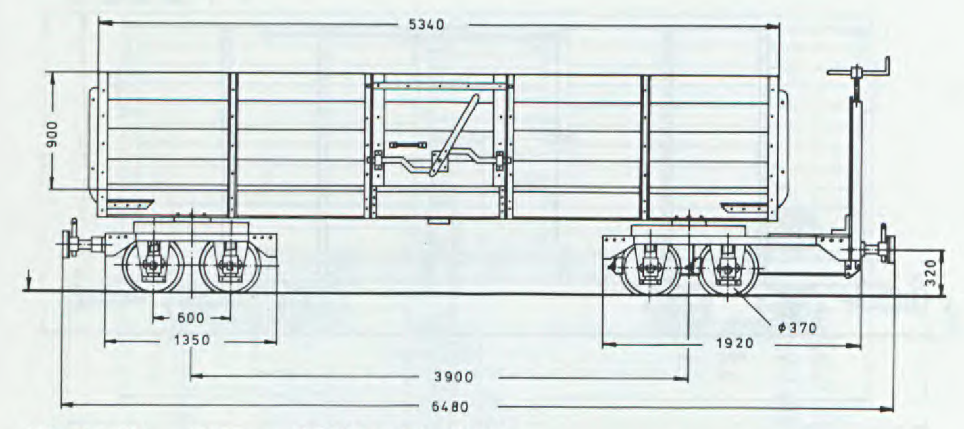
Wagen 47 1977 ex Waldeisenbahn Muskau (WEM) Nr. DR 07 - 013
ex Mecklenburg-Pommersche Kleinbahn (MPSB)



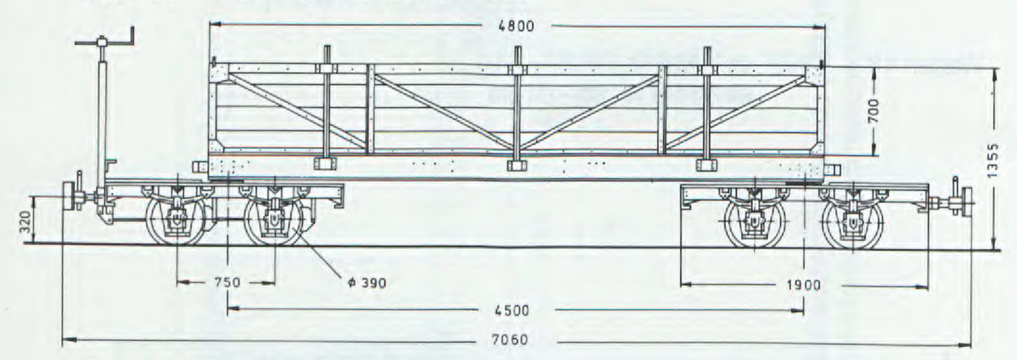
Wagen 48 1977 ex WEM Nr. DR 07 - 014
ex MPSB Nr. 96 - 01 85



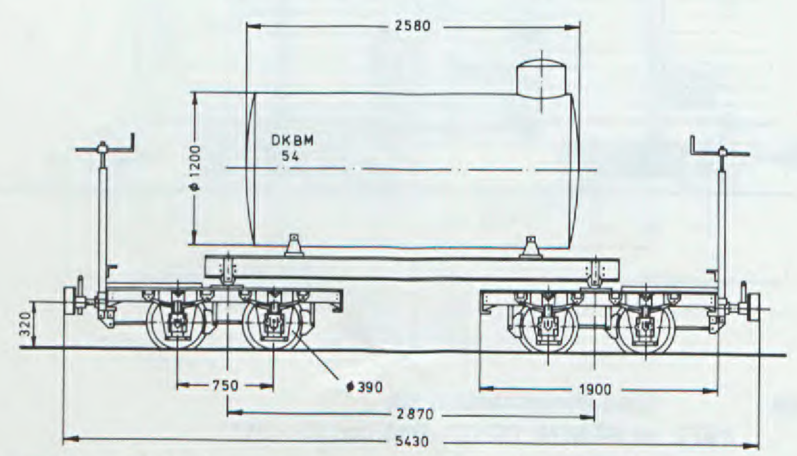
Wagen 49 (Und ähnlich Wagen 50)
1977 ex WEM Nr. DR 07 - 015 und 07 - 011
ex MPSB



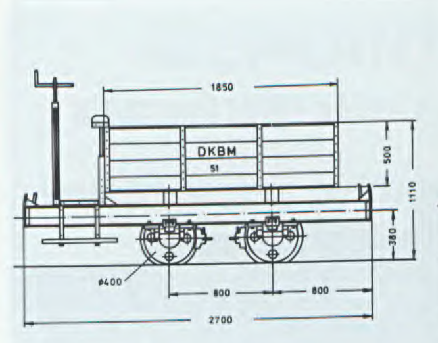
Wagen 52 1977 ex WEM Nr. 04 - 006



Wagen 53 1977 ex WEM Nr. 03 - 022
ex Heeresfeldbahn 1. Weltkrieg

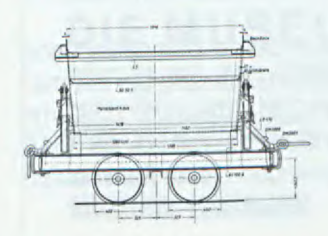


Wagen 54 1978 Eigenbau DKBM auf Heeresfeldbahn-Drehgestellen

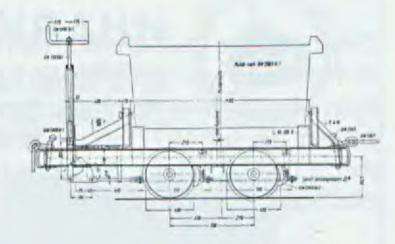


Wagen 51

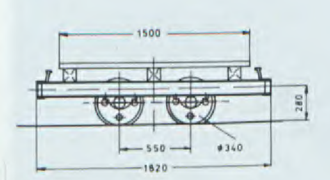
Wagen 60 bis 74



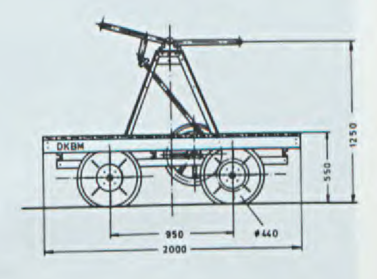
Wagen 80 und 81



Wagen 82



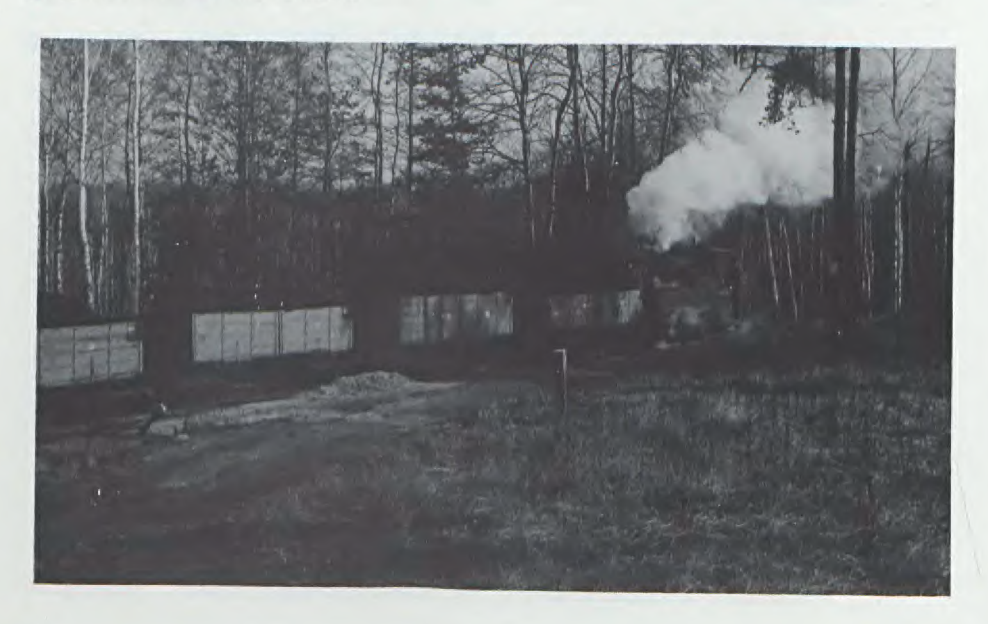
Wagen 83, 84, 85



Handhebeldraisine



Zwei berühmte deutsche 600 mm - Bahnen, deren Tradition bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth wachgehalten wird: Das Foto oben zeigt einen Güterzug der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Kleinbahnen. Lok 99 3361 (heute in USA) mit Wagen, die seit 1977 bei der DKBM laufen. Unten ein Güterzug mit Lok 99 3315 (heute DKBM) bei der Waldeisenbahn Muskau. Originalwagen dieser Bahn laufen jetzt ebenfalls bei der DKBM.

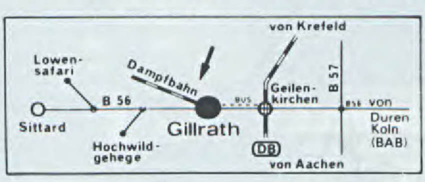


SELFKANTBAHN (1m Spur)

DIE GEMÜTLICHE DAMPFEISENBAHN IM RAUM AACHEN

Verkehrt sonn- u. feiertags von Ostern bis Mitte Oktober

Abfahrten ab Gillrath: 11.15, 13.45, 15.16, 16.45, 18.15



Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V.

Postfach 603 D 5100 Aachen

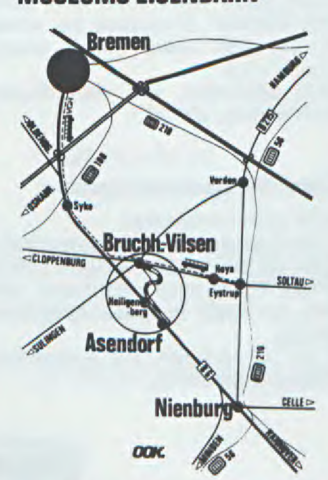
Das Freizeitziel am Wochenende:

DIE MUSEUMSEISENBAHN



Haben Sie auch immer gedacht, nördlich von Hannover ist nur noch Flachland? Dann sollten Sie einmal nach Bruchhausen-Vilsen fahren, wo die norddeutsche Geest steil zur Wesermarsch abfällt. Durch die dunklen Wälder dieses Geestrandes dampft an Wochenenden im Sommer das Züglein der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

So kommen Sie zur
MUSEUMS-EISENBAHN:





Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., 3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66, Telefon (0 42 52) 21 11.

Neues für den Eisenbahnfan





Hans Müller
Schiene, Dampf und Kamera
Die letzten Dampflokomotiven in der DDR

Bilddokumente voller Kraft und Dynamik. Durchweht vom Hauch der Romantik: Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Viele von ihnen haben Seltenheitswert und sind heute nur noch in Form eines Bildes erhalten. Auch im anderen Deutschland geht jetzt das Zeitalter der Dampfloks zu Ende.
286 Seiten, 270 Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 32.–



Alfred B. Gottwaldt
Reichsbahn-Album
500 Bilder der deutschen Eisenbahn zwischen 1920 und 1940

Ein attraktiver Bildband über die Technik der Reichsbahnlokomotiven, über die Entwicklung der Eisenbahn und über viele geschichtliche Einzelheiten jener Reichsbahn-Zeit. Reiseeindrücke, Menschen, Szenen und Maschinen dieser Epoche zwischen den beiden Weltkriegen werden wieder lebendig.
428, Seiten über 500 (teils farbige) Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 48.–



Kurt Pierson
Lokomotiven aus Berlin

Im Eisenbahnzeitalter des neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhunderts wurden in Deutschland allein in einer einzigen Stadt in elf Fabriken Lokomotiven gebaut. Diese in der Welt einmalige Tatsache hat der Autor, selbst ein erfahrener Lokomotivingenieur, in vorliegendem Werk geschildert und diese Schilderung durch Einflechten eigener Erlebnisse zu einem faszinierenden Bild geformt, das den Leser immer wieder fesselt.
164 Seiten, 129 Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 32.–



Wolfgang Hecht
Sounds vom Schienenstrang (3) – Die Dampfeisenbahn – Läuten und Pfeifen

Läutewerk und Dampfpfeife, die Signale der Dampfeisenbahn, im Stereo-Sound. Aus einer Zeit, da die schwarzrußigen Schönheiten noch funkenstiebend, das Führerhaus rotglühend vom Schein der Feuerbüchse, durch die Nacht fauchten. Grandiose Tonbilder einer epochalen Technik.
30-cm-LP (Stereo), Spielzeit ca. 45 Minuten, mit achtseitiger Broschüre und vierfarbiger Doppelhülle, DM 22.–

MOTORBUCH-VERLAG
POSTFACH 1370 · 7 STUTTGART 1



650251

Von der
Schmalspurbahn
zum Retaxbus



DIE
STEINHUDER MEER-BAHN

H. W. Rogl

Von der
Schmalspurbahn
zum Retaxbus

DIE STEINHUDER MEER-BAHN

Hrsg. Verein Seelzer Verkehrsfreunde

Titelbild: Triebwagen 58 mit Schmalspurgüterzug in Wunstorf West, rechts

Inhalt

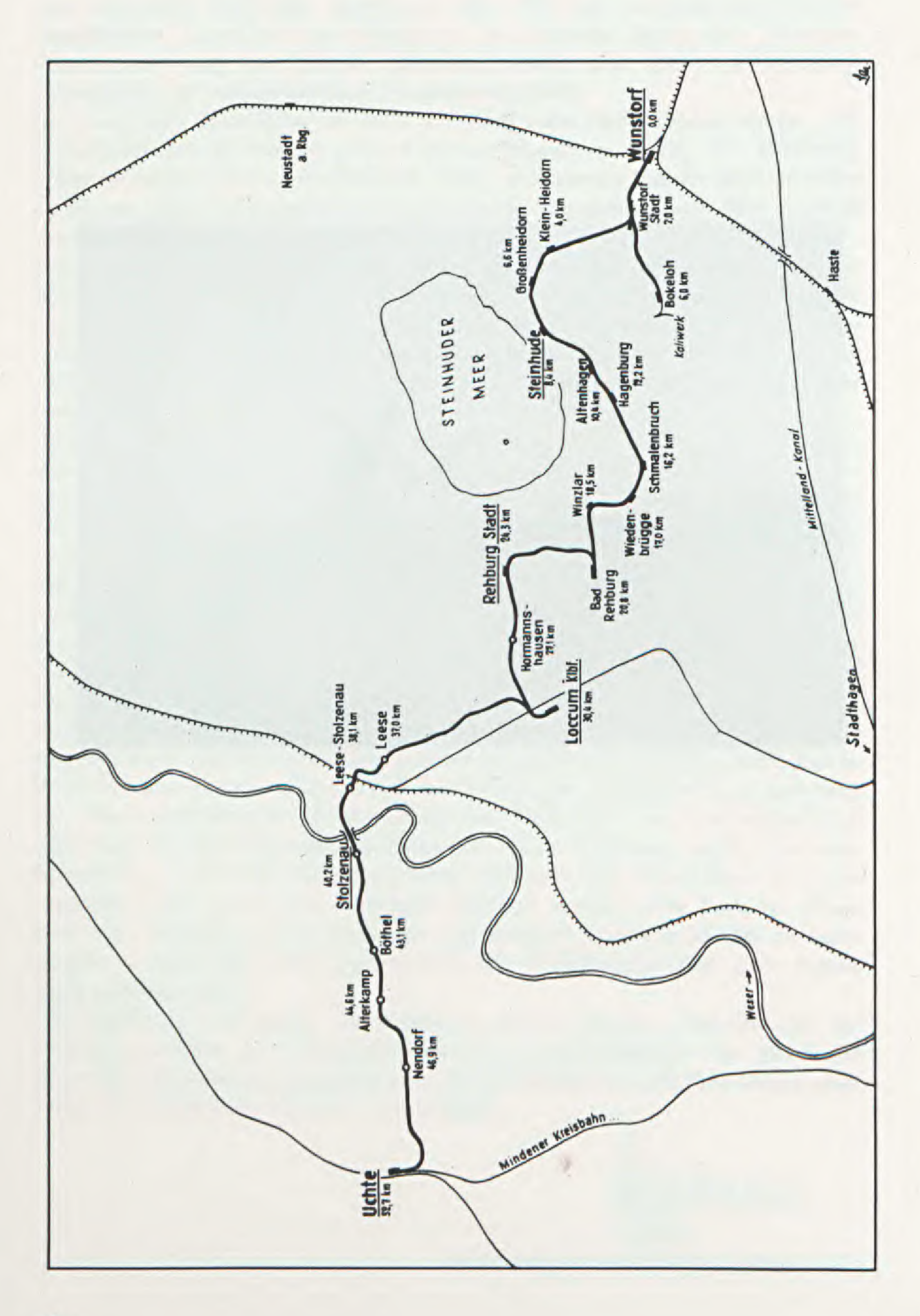
Vorwort

Die Steinhuder Meer-Bahn konnte im Mai 1979 auf ein 81jähriges Bestehen zurückblicken. Nach wie vor betreibt sie im westlichen Raum von Hannover Güterverkehr auf der Schiene, Güterkraftverkehr und einen umfangreichen öffentlichen und nichtöffentlichen Personennahverkehr.
Die Steinhuder Meer-Bahn, die Teil des Großraumverkehrs Hannover ist, geht vornehmlich auf die Forderung der Bewohner Hannovers zurück, ihre Erholungsgebiete Steinhuder Meer und Rehburger Berge ab Wunstorf mit der Bahn erreichen zu können; die erste Eisenbahnteilstrecke wurde demzufolge auch 1898 zwischen Wunstorf und Rehburg eröffnet.
Die Steinhuder Meer-Bahn hat sich seither trotz der beiden Weltkriege und der Wirtschaftskrise zwischen den beiden Kriegen kontinuierlich aufwärts entwickelt. Erst die Anfang der 50er Jahre zunehmende Motorisierungswelle in der Bundesrepublik brachte dermaßen spürbare Konsequenzen für die StMB, daß sie sich 1970 gezwungen sah, den gesamten Schmalspurbetrieb auf Straßenverkehr umzustellen.
Allerdings, und dies dürfte es der Steinhuder Meer-Bahn leichter gemacht haben, wurde sie 1970 in den Tarif- und Verkehrsverbund Großraum Hannover einbezogen. Im Rahmen des Großraum-Verkehrs Hannover stellt die Steinhuder Meer-Bahn für die Stadt Wunstorf sowie die westlich an Wunstorf angrenzenden Gemeinden eine öffentliche Verkehrsanbindung zwischen den einzelnen Gemeinde- bzw. Stadtteilen und den Gemeinde- bzw. Stadtzentren sicher, daneben erfüllt die Steinhuder Meer-Bahn eine erhebliche Zubringerfunktion zum Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn, indem sie täglich tausende Berufspendler, Einkäufer und Schüler aus der äußeren westlichen Region an den Bahnhof Hannover und damit an das Oberzentrum Hannover heranführt.
Daß die Steinhuder Meer-Bahn technischen Entwicklungen und den daraus möglicherweise resultierenden Konsequenzen aufgeschlossen gegenüber steht, konnte sie 1978 unter Beweis stellen, als sie vom Großraum Hannover in Abstimmung mit dem Bundesminister für Forschung und Technologie mit der betrieblichen Erprobung des bedarfsgesteuerten Bussystems Retax beauftragt wurde. Das neue Bussystem, bei dem auf ein vorgegebenes Liniennetz und einen festen Fahrplan verzichtet wird, wird in der Kernstadt Wunstorf erprobt, nach Lage der Dinge kann eine Ausdehnung dieses Bussystems auf sämtliche Stadtteile ab 1980 realisiert werden, so daß dieses neuartige Bussystem die Verkehrsbedürfnisse einer ganzen Stadt abdecken wird.
Ich begrüße es, daß gerade ein Redakteur aus der Region Hannover sich der Aufgabe gewidmet hat, die wechselvolle aber stetige Geschichte der Steinhuder Meer-Bahn darzustellen, um damit auch einen Teilaspekt aus der Entwicklung eines Teiles des Großraumes Hannover zu würdigen.

Kiehm
(Verbandsdirektor, Großraum Hannover,)



Streckenkarte der StMB



Chronik der StMB

14. 10. 1896	*Gründungsversammlung*
9. 10. 1896	*Konzessionserteilung für den Schaumburger Teil*
10. 5. 1897	*Konzessionserteilung für den preußischen Teil*
15. 5. 1897	*Beginn der Bauarbeiten*
21. 5. 1898	*Aufnahme des fahrplanmäßigen Verkehrs bis Bad Rehburg*
29. 10. 1898	*Eröffnung Bad Rehburg – Rehburg Stadt*
7. 12. 1898	*Eröffnung Rehburg Stadt – Stolzenau*
1. 4. 1899	*Eröffnung Stolzenau – Nendorf*
2. 5. 1899	*Eröffnung Nendorf – Uchte*
13. 11. 1905	*Eröffnung Wunstorf – Mesmerode, Kaliwerk (dreischienig)*
23. 1. 1906	*Stillegung der Schmalspurstrecke Stadtgebiet Wunstorf*
1. 11. 1923	*Betriebsführungsübernahme durch Landes-Kleinbahnamt*
1925	*Plan zur Streckenverlegung Klein Heidorn*
1929	*Busbetrieb Wunstorf mit Schienenersatzverkehr*
1931	*Anschaffung Schienenbus T 1; Stillegung Kaliwerk*
4. 6. 1935	*Beschluß Teilstillegung und Einrichtung Buslinie Stolzenau – Rehburg Stadt*
12. 8. 1935	*Beginn Abbruch Uchte – Stolzenau*
16. 9. 1935	*Beginn Abbruch Stolzenau – Rehburg Stadt*
1936	*Beschaffung Triebwagen T 2; Verkauf von 3 Dampfloks an Sylter Inselbahn, Personen- und Güterwagen an Inselbahn Langeoog*
12. 10. 1936	*Aufnahme des Rollwagenverkehrs*
1. 1. 1938	*Umwandlung der Aktiengesellschaft in eine GmbH*
7. 4. 1945	*Betriebsstillegung durch Kriegseinwirkungen*
30. 6. 1945	*Wiederaufnahme des Bahnbetriebs*
1948	*Kaliwerk Sigmundshall wird wieder betriebsbereit gemacht*
	Rekordjahr Personenverkehr mit 1,16 Mill.
29. 4. 1950	*DB-Buslinie Steinhude – Hannover eingerichtet*
1951	*Umspurungsgutachten des NLEA*

Datum	Ereignis
1953	*Beschaffung von 2 gebrauchten Triebwagen*
1954	*Erste Normalspurdiesellok angeschafft*
1957	*Zweite Normalspurdiesellok erworben*
1960	*Ausmusterung der letzten Schmalspurdampflokomotive*
27. 5. 1960	*Teilumstellung auf eigenen Omnibusverkehr*
28. 9. 1963	*Umstellung auf Busbetrieb auf der Schmalspur*
18. 1. 1964	*Letzter fahrplanmäßiger Triebwagen auf der Schmalspur*
2. 3. 1964	*Einstellung Normalspur-Personenverkehr nach Bokeloh; Einführung des Rollbockverkehrs*
9. 1964	*Letztes Umspurungsgutachten der Schmalspurstrecke*
1967	*Beschaffung von 2 Schmalspurdiesellokomotiven*
13. 10. 1969	*Übernahme Stadtverkehr Janzen, Wunstorf*
18. 8. 1970	*Einstellung Güterverkehr auf der Schmalspurbahn*
19. 9. 1970	*Beginn der Abbrucharbeiten*
1972	*Verband Großraum Hannover übernimmt 57,73 % des StMB-Kapitals*
1977	*Rekordjahr im Güterverkehr mit 194 589 t*
4. 8. 1978	*Einführung des Retax-Rufbussystems der StMB in Wunstorf*
1979	*Anschaffung einer weiteren Normalspur-Diesellok, DL 263*

Die Entwicklung der StMB

Die Steinhuder Meer-Bahn hat eine lange Entwicklungsgeschichte. Nachdem im Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet worden war, bereitete sich in den folgenden Jahren und Jahrzehnten das Eisenbahnnetz immer weiter aus und schuf die Voraussetzung für einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. Bereits im Juli 1837 fanden Gespräche zwischen Preußen und Hannover über den Bau einer Eisenbahn von Magdeburg über Hannover nach Minden statt. Diverse Varianten der Linienführung zwischen Hannover und Minden standen zur Debatte, darunter auch eine zwischen Wunstorf und Rehburg. Deutschland war zu jener Zeit noch in Dutzende Staaten geteilt, was oft entscheidend für den Verlauf einer späteren Bahnstrecke war. Denn entweder förderte ein solches Land den Eisenbahngedanken und kämpfte darum, daß die Trasse über sein Territorium führte, oder es lehnte den Bau entschieden ab.

Bis es am 15. Oktober 1847 zur Eröffnung der noch heute stark befahrenen Strecke zwischen Hannover und Minden mit Anschluß der Städte Stadthagen und Bückeburg kam, gab es manche Diskussion. Erst am 4. Dezember 1845 unterzeichneten Preußen, Hannover, Kurhessen (für die dazu gehörende Enklave Grafschaft Schaumburg) und Schaumburg-Lippe den Vertrag über den Bau der Bahn, die zunächst durch die Hannoversche, später die Preußische Staatsbahn betrieben werden sollte. Für die gewählte Trassenführung sprach sich die Regierung in Hannover folgendermaßen aus:

„Der Bahnzug über Minden und Bückeburg hat vor dem Zug über Sachsenhagen voraus, daß er bei ziemlich gleichen Terrainverhältnissen die Stadt Bückeburg mit in die Eisenbahnverbindung bringt und die Lippesche Regierung zu erheblichen Zugeständnissen veranlassen wird, da die Bahn 3,5 Meilen lippesches Gebiet berührt (statt 2,5 über Sachsenhagen). Vor den beiden Bahnzügen über Winzlar und Neustadt hat er aber außerdem noch folgende Vorzüge: Er führt mitten durch die dichtbevölkerte, fruchtbare und wohlhabende Grafschaft Schaumburg und das Fürstentum Schaumburg-Lippe, erleichtert die Herbeischaffung der zum Eisenbahnbetrieb notwendigen Schaumburger Steinkohle, bringt sowohl Rehburg als auch Nenndorf mit ihrem Bade- und Brunnenverkehr in die Nähe der Bahn und kürzt

die Entfernung zwischen Hannover und Minden bedeutend ab. Dieser Umstand ist deshalb besonders wichtig, weil die längeren und kostspieligeren Richtungen (über Winzlar und Neustadt) nicht etwa einen größeren, sondern einen wahrscheinlich geringeren Verkehr als die Bahn über Bückeburg an sich ziehen werden, ferner weil die Bahn zwischen Hannover und Minden dazu mit dienen soll, die Festungen am Rhein und Minden mit der Festung Magdeburg und der Residenzstadt Berlin zur besseren Verteidigung Deutschlands in eine möglichst kurze, zusammenhängende Eisenbahnverbindung zu bringen und endlich weil der einheimische Handelsverkehr und Eisenbahnbetrieb vermutlich in der Richtung von Hamburg und Magdeburg nach Westfalen und dem Rhein durch jede Verlängerung des Weges zwischen Hannover und Minden beeinträchtigt werden würde. Der gerade Weg entspricht dem Art. 1 des Staatsvertrages vom 10. April 1841."
Damit war einer nördlicheren Ost-Westverbindung am Südufer des Steinhuder Meeres vorbei praktisch nur örtliche Initiative vorbehalten. Im September 1893 tagten unweit des Staatsbahnhofs Wunstorf im Hotel „Zum Ritter" Interessenten der Landkreise Neustadt, Stolzenau und des Fürstentums Schaumburg-Lippe in einer ersten konkreten Besprechung, um den Bau einer Kleinbahn zu erörtern. Daß von Wunstorf aus in Richtung Steinhude gebaut werden sollte, war von vornherein klar, stellte doch Steinhude mit dem Steinhuder Meer schon damals ein hervorragendes Ausflugsziel für die Residenz und Großstadt Hannover dar.

Steinhuder Meer-Bahn in Wunstorf i. Hann.

Gegründet: Am 14. Okt. 1896, eingetragen ins Handelsregister am 22. Mai 1897. Letzte Statutenänd. v. 11. Sept. 1899. Betriebseröffnung successive v. 21. Mai 1898 bis 2. Mai 1899. Koncession für den preuss. Teil v. 10. Mai 1897 unbeschränkt. Koncession für Schaumburg-Lippe vom 9. Okt. 1896 auf 75 Jahre. Gründer siehe Jahrgang 1899/1900.

Zweck: Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Wunstorf über Steinhude-Hagenburg-Rehburg und Stolzenau nach Uchte. Bahnlänge 52,7 km. Spurweite 1 m.

Kapital: M. 1 568 000 in 1568 Aktien (Nr. 1–1568) à M. 1000. Urspr. A.-Kapital M. 1 456 000, erhöht lt. G.-V.-B. vom 11. Sept. 1899 um M. 112 000 in 112 Aktien à M. 1000.

Anleihe: M. 650 000 in 4 % Teilschuldverschreibungen lt. G.-V.-B. vom 11. Sept. 1899. Stücke 100 à M. 2000, 400 à M. 1000, 70 à M. 500, 50 à M. 300, sämtlich auf den Namen des Bankhauses E. C. Weyhausen in Bremen lautend; Zs. 2./1. u. 1./7. Tilg. mit mindestens ½% jährl. ab 1. Juli 1905; von diesem Termin an ist auch stärkere oder Total-Tilg. mit 3 monat. Kündigungsfrist zulässig. Eingeführt im Dezember 1899. Kurs Ende 1899: 100,50 %. Notiert in Hannover.

Geschäftsjahr: 1. Juli bis 30. Juni. *Gen.-Vers.:* Spät. im Dez. *Stimmrecht:* 1 Aktie = 1 Stimme.

Als dann die Pläne des westfälischen Landkreises Minden bekannt wurden, der von Minden aus eine schmalspurige Eisenbahn nach Uchte zu bauen trachtete, nahm der spätere Streckenverlauf der Steinhuder Meer-Bahn Konturen an. Aus Kostengründen wählte man für Kleinbahnen in der Zeit vor der Jahrhundertwende gern im Gegensatz zur üblichen Normalspur der nach englischen Maßen entstandenen 1435 mm-Bahnen die Schmalspur. Ein Kilometer Meterspurstrecke fiel im allgemeinen im Vergleich zur Normalspurversion nur halb so teuer aus.

Bereits am 17. März 1895 befaßte sich der Stolzenauer Kreistag mit der konkreten Beratung. Dabei hieß es in der Vorlage:

„Es besteht die Absicht, eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn Wunstorf – Winzlar – Bad und Stadt Rehburg – Loccum – Leese-Stolzenau – Nendorf – Uchte übernehmen soll. Nach den vorläufigen Abmachungen mit den beiden anderen beteiligten Kreisen, Stadthagen und Neustadt, werden jetzt Kosten und später die Überschüße nach der Zahl der Kilometer auf die drei Kreise verteilt werden."

Auch die Landkreise Neustadt und Stadthagen befaßten sich positiv mit dem Projekt, desgleichen die Anliegerorte, voran der Flecken Steinhude, in dem es gewisse Industrieansätze (Leinenweberei, Schokoladenfabrik, Fischverarbeitung) gab.

Am 14. Oktober 1896 war wiederum das Hotel „Zum Ritter" in Wunstorf Schauplatz einer denkwürdigen Versammlung, zu der sich die künftigen Gesellschafter der Aktiengesellschaft Steinhuder Meer-Bahn, Sitz Wunstorf, einfanden. Es handelte sich dabei um die Vertreter der Landkreise, der Anliegerorte und vor allem der Provinz Hannover, die um jene Zeit den Bau von Kleinbahnen intensiv förderte. Die Provinz, mit großen Teilen des heutigen Bundeslandes Niedersachsen identisch, hatte zu jener Zeit eine Bauinspektion zum Bau von Kleinbahnen, die den Bau zahlreicher Bahnen zwischen der Nordseeküste und dem Harz plante und durchführte. Aus dieser Einrichtung der Provinz ging das spätere Kleinbahnamt hervor, das bis 1959 als Niedersächsisches Landes-Eisenbahnamt, NLEA, bestanden hat. Die Steinhuder Meer-Bahn vertraute sich der Betriebsführung durch diese Einrichtung am 1. 11. 1923 an.

Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte umgehend. Als Grundkapital wies die Gesellschaft 1 456 000 Mark aus. Die Originaleintragung sah folgendermaßen aus:

650265

Im hiesigen Handelsregister ist Blatt 150 heute eingetragen:

Steinhuder Meer=Bahn Aktiengesellschaft.

Der Gesellschaftsvertrag datirt vom 14. October 1896.

Unter der Firma Steinhuder Meer-Bahn wird eine Actiengesellschaft gebildet, welche ihren Sitz in Wunstorf hat und in ihrer Dauer unbeschränkt ist.

Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Wunstorf über Steinhude-Hagenburg-Rehburg und Stolzenau nach Uchte in Gemäßheit der von den zuständigen Königlich Preußischen und Fürstlich Schaumburg-Lippischen Behörden ausgestellten Genehmigungsurkunden und des durch die genehmigenden Behörden festgestellten Bauplans.

Die Bekanntmachungen der Gesellschaft gelten als gehörig erlassen, wenn sie einmal im Deutschen Reichsanzeiger, den Landes=Anzeigen des Fürstenthums Schaumburg=Lippe, in dem Stolzenauer Wochenblatt und in der zu Neustadt a. Rbge. erscheinenden Leine-Zeitung veröffentlicht sind. Sie erfolgen unter der Firma der Gesellschaft, welcher je nachdem die Bekanntmachungen von dem Aufsichtsrathe oder von dem Vorstande ausgehen, der Zusatz „der Aufsichtsrath" bezw. „der Vorstand" nebst Unterschrift des Vorsitzenden des Aufsichtsraths oder dessen Stellvertreters bezw. des Vorstandes hinzuzufügen ist.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1,456,000 Mk. bestehend aus 1456 Stück auf den Inhaber lautenden Actien, jede über 1000 Mk. Nach Genehmigung durch die Generalversammlung ist die Bilanz durch den Reichsanzeiger und zwar allein durch diesen bekannt zu machen.

Wird zwischen der Stadt und Bahnhof Wunstorf ein Straßenbahnbetrieb eingerichtet, so ist hierüber getrennte Rechnung zu führen und sind von dem Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben dieses Betriebes zunächst 25% an die Kasse der Stadtgemeinde Wunstorf abzuführen.

Innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 1. Oktober jeden Jahres findet regelmäßig in Bad Rehburg eine ordentliche Generalversammlung statt, welche vom Vorstande oder Aufsichtsrath zu berufen ist.

Außerdem kann der Aufsichtsrath oder der Vorstand jeder Zeit außerordentliche General=Versammlungen berufen. Er muß dies thun, wenn Actionäre, deren Antheile zusammen mindestens den 20. Theil des Grundkapitals darstellen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Angabe des Zwecks und der Gründe die Berufung beim Aufsichtsrathe oder Vorstande beantragen.

Die Berufung zu den Generalversammlungen muß drei Wochen vor dem anberaumten Termine, wobei der Tag der Einberufung und derjenige der Generalversammlung nicht mitzurechnen sind, unter Mittheilung der Tagesordnung öffentlich bekannt gemacht werden.

Die mit der Vertretung des Königlich Preußischen und des Fürstlich Schaumburg-Lippischen Fiskus betraute Behörde, sowie der Vertreter

der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Hofkammer sind zur ordentlichen General-Versammlung rechtzeitig schriftlich einzuladen und sind ihnen dabei die Betriebsrechnung und Bilanz nebst der Gewinn- und Verlustrechnung in Abschrift mitzutheilen.

Der Vorstand besteht je nach Bestimmung des Aufsichtsraths aus mindestens drei Personen und etwaigen Stellvertretern, welche von dem Aufsichtsrathe mit absoluter Stimmenmehrheit gewählt werden.

Schriftliche und mündliche Willenserklärungen des Vorstandes sind für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie beim Vorhandensein mehrerer Vorstandsmitglieder von zwei Vorstandsmitgliedern oder deren Stellvertretern abgegeben sind bezw. der Firma der Gesellschaft die eigenhändige Unterschrift von zwei Vorstandsmitgliedern oder deren Stellvertretern hinzugefügt ist.

Die Vorstandsmitglieder sind:
1. Fabrikant Friedrich Wilhelm Bretthauer in Steinhude,
2. Vorsteher und Vollmeier Hillmann in Leese,
3. Fabrikbesitzer Adolf Brosang in Wunstorf,

deren Stellvertreter:
zu 1. Bürgermeister Heidemann in Steinhude,
" 2. Vorsteher Wiggert in Winzlar,
" 3. Vorsteher Meyer in Kl. Heidorn.

Die Mitglieder des Aufsichtsraths sind:
1. Hofkammer-Präsident Ernst von Frese in Bückeburg,
2. Geheimer Regirungsrath Gotthardt von Campe in Bückeburg,
3. Bürgermeister Haake in Hagenburg,
4. Bürgermeister Meßwarb in Stadt Rehburg,
5. Vorsteher und Kaufmann Möller in Bad Rehburg,
6. Vorsteher Scheele in Loccum,
7. Vorsteher Meyer in Nendorf,
8. Bürgermeister Thiermann in Uchte,
9. Kaufmann Jakob Lipmann in Stolzenau,
10. Landrath Dr. Heye in Stolzenau,
11. Landrath von Woyna in Neustadt a. Rbge.

In Gemäßheit des Art. 209h des Handelsgesetzbuchs bestellte Revisoren sind:

a. der Regirungsbaumeister a. D. O. Taaks

und

b. Dr. Rocke, Syndikus der Handelskammer, beide in Hannover.

Neustadt a. Rbge., 22. Mai 1897.

Königliches Amtsgericht I.

Regierungsrat von Asseburg, Stolzenau, fungierte als Aufsichtsratsvorsitzender, Landrat von Woyna, Neustadt, war Stellvertreter. Außerdem stellten die größeren Orte an der Strecke ihre Bürgermeister oder Gemeindevorsteher in den Aufsichtsrat oder Vorstand ab. Die Provinz Hannover nahm durch den Landesbaurat Müller-Touraine, der später im Kleinbahnamt der Provinz wirkte, Einfluß auf die Bahn, deren Betriebsleiter, Hänssen, die Bezeichnung Betriebsdirektor führte.

Hänssen, der 26 Jahre Chef der StMB blieb, kam von der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn und löste Dr. Meißner in Wunstorf ab, der während der Bauzeit Betriebsleiter war. Hänssens Nachfolger wurde Dipl.-Ing. Walter, der neun Jahre im Amt blieb, während Wilhelm Lödding, der 1961 pensioniert wurde und fast fünf Jahrzehnte Dienst bei der StMB versah, 25 Jahre Betriebsleiter war. Sein Nachfolger wurde Oskar Tramitz, den nach sechsjähriger Tätigkeit der heutige Betriebsleiter, Heinrich Bultmann, ablöste.

Für den rund 14 km langen Abschnitt der StMB auf Schaumburg-Lippeschem Bereich erteilte die Bückeburger Regierung die auf 75 Jahre beschränkte Genehmigung am 9. Oktober 1896. Die Preussische Betriebsgenehmigung für die übrigen 38 km erfolgte erst am 10. März 1897, war allerdings zeitlich unbegrenzt.

Die Grundstücksbeschaffung scheint allgemein keine großen Probleme aufgeworfen zu haben. Auf einem kurzen Teil zwischen Wunstorf Stadt und Klein Heidorn verlief die Schmalspur unmittelbar neben der Straße. In Klein Heidorn selber wurde die Strecke leider direkt in Seitenlage auf der Dorfstraße verlegt – was später die Aufgabe des Bahnbetriebs erzwingen sollte – und auf der Weserbrücke in Stolzenau benutzte die Bahn ebenfalls öffentliche Straße, wofür Brückenabgaben zu bezahlen waren. Ansonsten verfügte die Bahn fast ausnahmslos über einen eigenen Bahnkörper, der sich allerdings oft unmittelbar in Seitenlage an die Straßen anschloß. Die Anbindung der Orte an die Bahn war gut gewählt. Weniger günstig erscheint die Tatsache, daß die nach ihrer Fertigstellung 52 km lange Strecke gleich zweimal Kopf machte, nämlich in Bad Rehburg bei km 20,8 und in Loccum bei km 30,4.

Obwohl die Steinhuder Meer-Bahn im norddeutschen Flachland verläuft und wenige Kunstbauten erforderlich waren, traten dennoch nicht unbeträchtliche Steigungen von bis zu 1:55 auf. Bei Rehburg wurden die Rehburger Berge tangiert. Aber auch an einigen anderen



Dampflokomotive Nr. 1, „Steinhude", später Nr. 26, beim Streckenbau im Jahre 1897 in Steinhude an der Windmühle



Personal und Dampflokomotiven vor der Werkstatt in Wunstorf kurz nach 1900

Stellen, sogar schon kurz hinter dem Wunstorfer Stadtbahnhof, treten Steigungen auf.
Offizieller Baubeginn für den ersten Teil der Bahn bis Bad Rehburg war der 15. Mai 1897. Zum Streckenbau wurden Bauzüge ab Wunstorf eingesetzt.Die erste Lokomotive mit dem Namen „Steinhude“ konnte übrigens nicht in Wunstorf entladen werden, weil dort eine Kopframpe fehlte. Sie kam auf komplizierte Art und Weise von Neustadt auf dem Straßenwege nach Wunstorf.
Fast auf den Tag genau ein Jahr später erfolgte die Einweihungsfahrt für geladene Gäste von Wunstorf aus.
Die StMB nahm ihren Ausgang noch nicht unmittelbar auf dem Staatsbahnhof sondern in Höhe des Hotels „Zum Ritter“, in dem ja die entscheidenden Verhandlungen zum Bau der Bahn stattgefunden hatten. Eine spätere Einführung in den Staatsbahnhof war allerdings vorgesehen. Bis zum Bahnhof Wunstorf Stadt führte das Meterspurgleis als eine Art Straßenbahn auf den Wunstorfer Straßen durch den

Ew. beehren wir uns zur

Feier der Betriebs-Eröffnung

der Steinhuder Meer-Bahn

für den Personenverkehr auf der Strecke **Wunstorf-Rehburg** am

Freitag, den 20. Mai 1898

einzuladen.

Wir bitten von Ihrem Erscheinen auf der beiliegenden Postkarte gütigst bis **Montag, den 16. d. Mts.** Nachricht zu geben. Eine Legitimationskarte ist angeschlossen; das Programm für die Eröffnungsfeier findet sich umstehend abgedruckt.

Anzug: Frack und weiße Binde, eventuell schwarzer Rock.

Der Aufsichtsrath der Steinhuder Meer-Bahn.

von Woyna,

Landrath, stellvertretender Vorsitzender.



Der letzte Zug auf der alten Strecke in Wunstorf Stadt im Jahre 1906

Ort. Aus Sicherheitsgründen war hier Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Die Zeit spielte ohnehin noch nicht die Rolle, wie das heute der Fall ist. Vielmehr waren die Bahnbenutzer froh, überhaupt voranzukommen. Dieser Zustand hielt bis zum 23. Januar 1906 an, als die Stadtstrecke stillgelegt wurde und die Züge über die von der Bremer Bahn abzweigende neue Strecke bis Wunstorf Stadt geleitet wurde, weil am 13. November 1905 eine weitere Eisenbahnstrecke der StMB eröffnet worden war, nämlich die nach Mesmerode zum im Bau befindlichen Kaliwerk Sigmundshall.

Zuvor jedoch fand erst einmal die offizielle Eröffnungsfahrt am 20. Mai 1898 statt, die in den Nachmittagsstunden von Wunstorf nach Bad Rehburg führte. Ehe die festlich gewandeten Ehrengäste dem Festessen in Menkes Hotel in Bad Rehburg zusprechen konnten, gab es einen Heißläufer und beim Bremsen einen entgleisten Wagen. Die feierlich bekränzte Dampflok „Steinhude“ und die dunkelgrünen,

seinerzeit modernen und fabrikneu glänzenden Wagen verursachten auf den Unterwegsstationen dennoch großen Jubel. Ein neuer Zeitabschnitt war angebrochen, und die Direktion der Meer-Bahn war nicht wenig stolz auf ihre Bahn. Das schlug sich in einem euphorischen Zeitungsbericht nieder, dessen Wiedergabe dem Leser nicht vorenthalten sein soll.

Die Steinhuder Meer-Bahn.

Sonnabend, den 21. Mai 1898 findet die Eröffnung **des** Personenverkehrs auf der Steinhuder Meer-Bahn zunächst für die **Strecke** Wunstorf—Steinhude—Hagenburg—Rehburg statt. Die Bahn ist von der Aktiengesellschaft gleichen Namens, an welcher Se. Durchlaucht der Fürst von Schaumburg-Lippe, der Preußische Staat, der Schaumburg-Lippesche Staat, die Kreise Neustadt a. Rbge., Stadthagen und Stolzenau sowie die von ihr berührten Städte und ländlichen Ortschaften die Hauptbetheiligten sind, finanzirt und gebaut. Das ganze Project ist zu Stande gekommen und in eigener Regie ausgeführt, so recht im Sinne des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Seine Verwirklichung liefert den vollgültigen Beweis, daß eine intelligente Bevölkerung im Stande ist, das Bedürfniß des modernen Verkehrs auch ohne Inanspruchnahme des Unternehmerthums aus eigener Kraft zu befriedigen. Der Oberbau und das rollende Material sind in vorzüglicher Güte und stärkster Beschaffenheit hergerichtet. Der neue Schienenweg erfüllt den lang gehegten Wunsch der Einwohnerschaft nach einer besseren Verbindung zwischen dem Gebiet westlich des Steinhuder Meeres und den Orten Wunstorf—Hannover; außerdem erschließt er besonders auf der ersten jetzt zur Eröffnung kommenden Strecke einen Landstrich, der so eigenthümlich reizvoll in seiner landschaftlichen Schönheit ist, wie wohl wenige in ganz Nordwestdeutschland. Die Bahn beginnt in dem Winkel, wo auf der Westseite des Bahnhofs Wunstorf die Bremer und die Mindener Staatsbahnlinien von einander abzweigen; ihre spätere directe Einführung in den Staatsbahnhof Wunstorf ist bereits gesichert. Personenbahnhof und Bahnhofswirthschaft ist hier das altbewährte Hotel „Zum Ritter". Durch die freundliche breite Allee der Bahnhofstraße mit ihren hübschen Villen und Gärten führt sie uns am Seminar und der Corrigenden-Anstalt vorbei über die Brücken der vier verschiedenen Auen, mitten durch die alte Stadt Wunstorf (Haltestelle Rathskeller) hindurch, um uns mit ziemlicher Steigung hinter Klein-Heidorn (Haltestelle Hulke'sche Wirthschaft) zur Bückeburger Landesgrenze und zum ersten Ausblick auf den gewaltigen Wasserspiegel des 28 Quadratkilometer großen Steinhuder Meeres zu bringen. Bald wird das stattliche, im großen Bogen daliegende und daher zweimal von der Bahn berührte Schaumburg-Lippesche Dorf Groß-Heidorn (2 Haltestellen) mit seinen unter ehrwürdigen Eichen aufgebauten Bauernhöfen erreicht. Weitere 7 Minuten, und wir befinden uns auf dem schmucken eigenen Bahnhofe der Kleinbahn im Städtchen Steinhude, von wo man mit einigen hundert Schritten Weges bequem zum Meere selbst gelangen

kann. Der Zug fährt uns, immer mit wunderbar schöner Aussicht auf das Meer und die in seiner Mitte belegene Feste Wilhelmstein, weiter an der im edelsten gothischen Stil erbauten Altenhagener Kirche vorbei nach der Stadt Hagenburg mit ihrem lieblich gelegenen Fürstlichen Schloß und Park, um uns kurz darauf in einen der schönsten Deutschen Eichenhochwälder zu bringen. Dem Fürstlichen Domanium gehörig, ist das sog. Hagenburger Holz von Sr. Durchlaucht dem Fürsten auf das generöseste für die Durchführung der Bahn zur Verfügung gestellt. Beim Austritt aus demselben geht es an dem dichtbelaubten Atjeberg vorbei durch das breite vor dem herrlich gelegenen Bergkirchen ausgebreitete Wiesenthal und mitten durch die Ortschaften Schmalenbruch und Wiedenbrügge hindurch auf Winzlar zu, von wo nach einer Gesammtfahrt von 56 Minuten ab Wunstorf die Perle der Bahn, Bad Rehburg, erreicht wird. Seine Schönheiten im Einzelnen zu verrathen, dazu fehlt hier der Raum; auf der Steinhuder Meer-Bahn hinfahren und sehen, das wird in wenigen Tagen jeder Naturfreund dem andern zurufen.

Noch im selben Jahr kamen zwei weitere Teilstücke hinzu, nämlich am 29. Oktober 1898 die drei Kilometer von Bad Rehburg nach Rehburg Stadt und am 9. Dezember die folgenden 16 Kilometer bis Stolzenau. Von Stolzenau bis Nendorf konnte man vom 1. April 1899 an fahren, während die verbleibenden fünf Kilometer bis zum Bahnhof Uchte erst offiziell am 2. Mai 1899 befahrbar waren und damit auch die gesamte Strecke der Steinhuder Meer-Bahn, die eigentlich weit über den Seeprovinz genannten Steinhuder Raum heraus reichte. Sie hätte eigentlich auch Kleinbahn Wunstorf-Uchte heißen können, jedoch stellte die Bezeichnung nach dem größten norddeutschen Binnensee einen überregional bekannten Begriff dar, und so wurde diese Bahn, die ja nur eine unter hunderten war, weit über die engere Heimat hinaus bekannt. Dafür sorgte unter anderem ein Lokalredakteur des Hannoverschen Anzeigers, der im September 1898 eine Reise mit der StMB antrat und darüber in seiner Zeitung anschaulich berichtete. Es war der später zu Weltruhm kommende Heidedichter Hermann Löns, der folgende Zeilen zu Papier brachte:
„So schön Hannovers Umgebung auch ist, so viel Abwechslung sie auch bietet mit Laub- und Nadelwald, Heide und Klippen, Dünen und Bergen, eines fehlt ihr sehr: Das Wasser, die bewegliche, veränderliche Wasserfläche, die mit plätscherndem Wogenschlag, Wellengeglitzer und herbem Seegeruch Nerven und Sinnen so wohl tut. Das nächste große Wasser, das Steinhuder Meer, war uns nah und doch

so fern, denn nur dem Radler war es leicht erreichbar, die anderen scheuten die Fahrt im Pferde-Omnibus, oder die acht Kilometer Fußweg bis Steinhude, und so kam es, daß dieser prächtige See verhältnismäßig wenig besucht wurde. Aber jetzt, nachdem die Steinhuder Meer-Bahn dem Betrieb übergeben ist, hat es der Hannoveraner bequem. Am Schalter in Hannover gibt es Rückfahrkarten von Hannover bis Bad Rehburg, oder Steinhude oder Hagenburg – das Meer mit seiner herrlichen Umgebung, das reizende Bad Rehburg, sie sind erschlossen für den Großstädter."

Und in einem weiteren Bericht im Herbst 1899 schilderte Löns, wie die Bahn das Leben in Steinhude veränderte und Grundlage für den Fremdenverkehr in der Seeprovinz wurde. Da heißt es im Hannoverschen Anzeiger:

„Seit dem Februar dieses Jahres herrschte in dem rührigen, aufstrebenden Flecken Steinhude am Strande des Meeres ein reges Leben. Seitdem die Steinhuder Meer-Bahn uns den Besuch des größten Wasserbeckens unserer an Seen so armen Provinz so bequem gemacht hat und der Touristenandrang infolgedessen von Sonntag zu Sonntag zunahm, machte sich der Mangel einer modernen am Ufer des Sees gelegenen Wirtschaft immer mehr bemerkbar.

Um diesem Mangel abzuhelfen, bildete sich die Steinhuder Meer-Gesellschaft. Es wurde beschlossen, ein vornehmes, künstlerisch gestaltetes, großes Hotel am Strande des Meeres zu erbauen.

Steigt man am Bahnhof Steinhude aus und schlendert durch die Straßen an den kleinen, spitzgiebligen, an der Front häufig mit Netzen und Fischkörben behängten Häusern des Fleckens vorbei, so kommt man in eine weite Wiesenlandschaft, die einen ganz eigenartigen Eindruck durch die vielen hohen einzelnen Bäume macht. Links sieht man die Weser- und Bückeberge, rechts hinter hohen Pappeln die roten Dächer, und zwischen beiden breitet sich die weite, graublaue Wasserfläche aus, belebt von Möwen und Fischerbooten, eingerahmt von blauen Bergen und hellen und dunklen Bäumen . . ."

Das Steinhuder Meer, dessen landschaftliche Schönheiten gerade heute gerühmt werden, ist etwa acht Kilometer lang und fünf Kilometer breit. Es hat eine mittlere Tiefe von unter zwei Metern und gehörte früher ganz zu Schaumburg-Lippe. Die Fürsten von Schaumburg-Lippe ließen als künstliche Insel die Festung Wilhelmstein in den Jahren 1761 bis 1765 anlegen, die später zu einer Kriegsschule ausgebaut wurde. Berühmtester Kadett dort war Scharnhorst. Seit Eröffnung der



Gemeinschaftsbahnhof Uchte, der von StMB und MKB gemeinsam benutzt wurde, um die Jahrhundertwende



Personenzug vor dem I. Weltkrieg in Rehburg Stadt

Meer-Bahn ist der Wilhelmstein ein gern besuchtes Ausflugsziel, das noch heute vorwiegend von den „Auswanderer-Segelbooten“ der Steinhuder Berufsschiffer angesteuert wird.
An das Meer schließt sich der Hagenburger Wald an, den die Meterspurstrecke bei Hagenburg streifte. Der wildreiche Laub- und Mischwald bietet herrliche Wandermöglichkeiten und ist in unmittelbarer Nähe des Meeres ein weiterer Anziehungspunkt für Ausflügler, genau wie die Rehburger Berge mit dem Heilbad Rehburg.
Kulturell und geschichtlich interessant ist Loccum mit seinem 1163 gegründeten Kloster, das heute ein Predigerseminar beherbergt. Außerdem gibt es in Loccum eine evangelische Akademie und Heimvolksschule.
Die Mittelweser bei Stolzenau ist heute durch Staustufen reguliert und hat entsprechenden Schiffsverkehr. Zwischen Stolzenau und Uchte geht die Wiesen- und Heidelandschaft in Moor über. Große Torfmoore werden seit Jahrzehnten abgebaut, ähnlich wie das auf der Nordseite des Steinhuder Meeres zwischen Mardorf und Neustadt auch geschieht.
An Naturschönheiten und geschichtsträchtigen Zeugen war und ist das von der StMB erschlossene Gebiet reich. Kein Wunder, daß der Ausflüglerstrom nicht nachließ. Ob es alte Windmühlen, wie die gut restaurierte von Steinhude, uralte Kirchen, das Hagenburger Schloß oder die einzigartige Tier- und Pflanzenwelt sind, all das zieht Reiselustige von weit und nah an. Abgesehen vom Bergbau fehlte bedeutendere Industrie, so daß die Bahn zwar für die Reisenden, aber weniger im Güterverkehr Bedeutung erlangte. Hier war es in erster Linie die Landwirtschaft, die sich des Schienenwegs für Düngemittel und ihre Produkte im Versand bediente.
Unter dem Motto „Das schöne Steinhuder Meer“ brachte die StMB 1928 einen Reiseführer heraus, der Naturfreunde anlocken sollte und in dem die örtliche Gastronomie inserierte. Es war eine liebevolle Werbeschrift, in der sich die Bahn selber folgendermaßen darstellte:



Die künstliche Insel Wilhelmstein ist immer einen Ausflug wert



Moorwiesen am Steinhuder Meer



Die Straßenbrücke zwischen Leese und Stolzenau wurde von der StMB mit benutzt, hier ein Zug in den dreißiger Jahren. Links der Weserhafen, vorn ein Schleppdampfer

Die Steinhuder Meer-Bahn.

Dem Sommerfrischler oder dem Wanderer, der sich in das schöne Gebiet des Steinhuder Meeres begeben will, bietet die Steinhuder Meer-Bahn bequeme und schnelle Beförderungsgelegenheit. Eine Fahrt auf der einmeterspurigen „Meer-Bahn" mit ihren Windungen im hügeligen, abwechslungsreichen Gelände ist etwas reizvolles und hat in der heutigen schnelllebigen Zeit vieles für sich. Besonders schön ist die Fahrt über Steinhude hinaus durch die Hagenburger Forst, an bewaldeten Höhenzügen vorbei, durch die Bruchgegend bei Wiedenbrügge und den Wald vor und hinter Bad Rehburg. Vor 30 Jahren ist die Steinhuder Meer-Bahn dem Betriebe übergeben worden. Sie hat das Gebiet von Wunstorf aus um das Meer herum, über die Weser hinweg bis nach Uchte erschlossen und zur Blüte gebracht. Berührt werden die bedeutenden Orte Großenheidorn, Steinhude, Bad Rehburg, Rehburg-Stadt, Loccum und Stolzenau an der Weser. Insbesondere Steinhude hat sich, infolge seiner günstigen Lage am Meer, zu einem ganz bedeutenden Fremdenverkehrsort entwickelt und es ist auf dem besten Wege, sich zu einem Kurort ersten Ranges zu erheben.

Die „Meer-Bahn" beginnt an dem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt (Schnellzugstation) Wunstorf der Hauptbahnen Köln – Hannover – Berlin und Bremen – Hannover. Sie ist daher in der angenehmen Lage, auch den Fernverkehr aufzunehmen und schnellste Verbindung mit dem „Meer" herzustellen. Der Zugverkehr ist im Sommer ganz bedeutend vermehrt und durch beschleunigte Züge zwischen Wunstorf und Steinhude ergänzt worden. An Sonnabenden und Sonntagen ist der Wochenend- bzw. der Sonntagsausflugverkehr besonders berücksichtigt. Es bestehen an fast sämtliche von Hannover in Wunstorf eintreffende Züge mit geringem Umsteigeaufenthalt



Dampfzug 1928 im Hagenburger Forst.

Anschlüsse nach Steinhude; die kürzeste Reisezeit beträgt von Hannover bis Steinhude nur 3/4 Stunden. Der umfangreiche Personenwagenpark ermöglicht auch bei starkem Verkehr angenehme Beförderung. Durchgehende Fahrkarten und Gepäckabfertigung und die eisenbahnseitige Ueberführung des Gepäcks in Wunstorf erleichtern dem Fahrgast seine Reise sehr.

Für den Wochenend- und Sonntagsverkehr werden von den Reichsbahnstationen und umgekehrt Sonntagsrückfahrkarten 4.–2. Klasse ausgegeben, die von Sonnabend bis Montag gelten. Vereine und geschlossene Gesellschaften erhalten auf Antrag Sonderwagen und Fahrpreisermäßigung. Sonderzüge werden nach vorheriger Vereinbarung bereitwilligst gestellt. Schulen und Jugendpflege treibende (anerkannte) Vereine erhalten auf der Steinhuder Meer-Bahn, auch im Verkehr mit der Reichsbahn, 50 v. H. Ermäßigung und durchgehende Beförderungsscheine.

Nachgenannte Reichsbahn- und Privatstationen geben durchgehende Fahrkarten bzw. Sonntagsrückfahrkarten nach Steinhude aus:

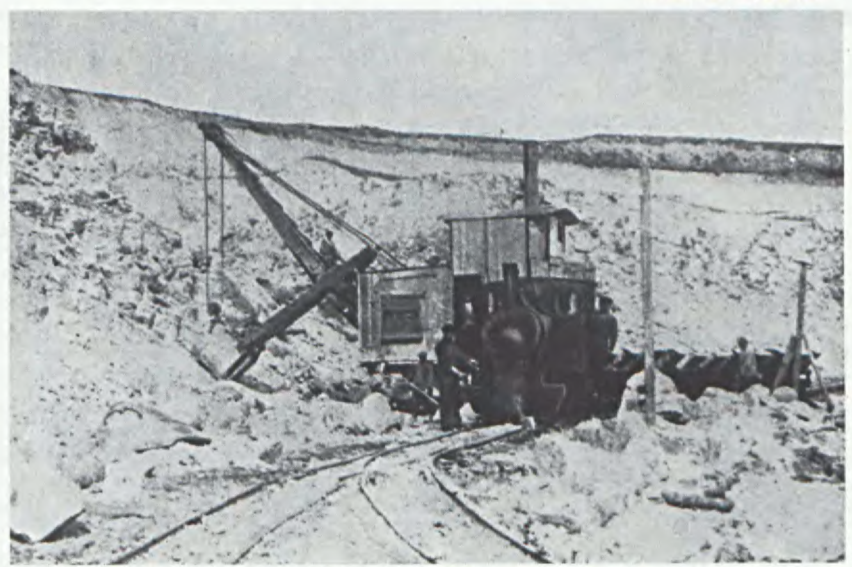
Bad Eilsen, Bad Nenndorf, Bad Oeynhausen-Nord, Bielefeld Hbf., Bremen Hbf., Bückeburg, Bünde, Chemnitz, Groß-Nenndorf, Hannover Hbf., Bismarckstraße, Hainholz, Kleefeld, Wülfel, Herford, Köln, Hildesheim Hbf., Lehrte, Leinhausen, Letter, Löhne, Lübbecke, Minden i. Westf., Neustadt a. Rbge., Nienburg a. d. Weser, Obernkirchen, Peine, Rahden, Rinteln, Seelze, Seesen, Stadthagen, Steinbergen, Verden a. d. Aller, Warmsen.

Auskunft erteilt bereitwilligst die
Betriebsleitung der Steinhuder Meer-Bahn in Wunstorf
Fernruf 55 und 38.

Eisenbahnen, zumal jene von überwiegend lokaler Bedeutung, stellten um die Jahrhundertwende und in den folgenden Jahrzehnten das Verkehrsmittel schlechthin dar. Zuvor gab es mehr oder weniger schlechte Straßen, auf denen bestenfalls Kutschen fuhren. Die Nachbarortsverbindung versah höchstens die Postkutsche. Wo eine solche fehlte, taten es Wanderstock und eine Trage auf dem Rücken. Zum nächsten Marktflecken pflegte die ländliche Bevölkerung in aller Frühe loszumarschieren und gegen Mittag zurückzukehren. Ein solcher Markttag war also voll ausgelastet. Ähnlich war das an Sonn- und Feiertagen. Die aus heutiger Sicht mild belächelte langsame Kleinbahn stellte einen gewaltigen Fortschritt dar, weil nun in Minuten oder Stunden Ziele erreichbar wurden, für die sonst ein ganzer Tag draufging. Daß die Beförderungszahlen der Eisenbahn damals allgemein relativ niedrig waren, liegt an den im Verhältnis zum Einkommen recht hohen Fahr- und Frachtkosten. Nicht jeder konnte sich eine Kleinbahnfahrt ohne weiteres leisten und vertraute sich daher weiterhin den eigenen Beinen an.

Dennoch war die Nachfrage nach Eisenbahnen groß. Kaum ein größerer Ort im Lande, der nicht versuchte, an das Schienennetz Anschluß zu erhalten. So sollte auch die Stammstrecke Wunstorf-Uchte der Steinhuder Meer-Bahn mit ihrem Gemeinschaftsbahnhof Uchte und dem bestehenden Anschluß an die Mindener Kreisbahn nicht einziges Projekt bleiben. In der Gesellschafterversammlung vom 29. 11. 1900 fiel der Beschluß, von Stolzenau aus eine Zweiglinie nach Steyerberg zu bauen. Die Zuckerfabrik Groß Munzel trat für eine von Wunstorf ausgehende Strecke nach Groß Munzel ein. Später folgten sogar Planungen, diese Bahn über Groß Munzel bis Barsinghausen weiterzuführen und so die Steinkohlengruben des Deisters anzuschließen. Der Bau dieser Verlängerung der Meer-Bahn scheiterte jedoch wie manches andere Vorhaben. Allerdings wurde später von Wunstorf aus eine 600 mm-Werksbahn für die Portland-Zementfabrik nach Kolenfeld gebaut, die aber nichts mit der StMB zu tun hatte.

Doch eine Erweiterung des StMB-Streckennetzes gab es noch, die bereits erwähnte Anbindung des Kaliwerks. Nachdem bereits 1899 eine Kapitalaufstockung um 112 000 Mark stattgefunden hatte, kamen nun noch einmal 400 000 Mark hinzu, so daß das Aktienkapital der StMB auf 2 046 000 Mark anstieg. Die Alkaliwerke Sigmundshall zeichneten entsprechende Anteile. Die Strecke nach



Lokomotive der 600 mm-Werksbahn des Wunstorfer Portland-Zementwerks in Kolenfeld um 1925

Bokeloh/Mesmerode wurde dreischienig ausgeführt, so daß sowohl normalspurige Güterwagen wie auch schmalspurige auf die Bahn übergehen konnten. Für das Werk hatte nämlich der Versand über den Weserhafen eine Zeitlang große Bedeutung. Die Strecke wurde ursprünglich im Personenverkehr bis Mesmerode bedient. Ein Bedarfhaltbestand in Cronsbostel. Abgesehen von den kriegsbedingten Folgen des I. Weltkriegs entwickelte sich die StMB zufriedenstellend und warf in normalen Jahren gute Gewinne ab. Doch Inflation und wirtschaftlicher Rückgang hinterließen gerade in den zwanziger Jahren tiefe Spuren. Auch zeigte sich nun der Nachteil der Schmalspur, so daß das Landes-Kleinbahnamt im Jahre 1925 einen Plan zur Umspurung der Strecke entwickelte.

Inzwischen hatte sich im westlichen Einzugsbereich der Bahn einiges getan. Bereits 1910 hatte die Preußische Staatsbahn eine normalspurige Strecke von Nienburg über Uchte nach Rahden eröffnet. Am 1. Mai 1920 war die Einweihung der Staatsbahnstrecke Nienburg – Leese – Stolzenau – Minden, und am 2. September 1921 die der Strecke Stadthagen – Loccum – Leese – Stolzenau. Diese neuen Bahnen entzogen der StMB wichtigen Verkehr und waren als normalspurige Bahnen der Meterspur überlegen. Die Bahn von Stadthagen

Todtes-Moor
Steinhuder Meer
Schl. Wilhelmstein
REHBURG
Loccum
Münchehagen
Bad Rehburg
Winzlar
Hagenburg
Altenhagen
Steinhude
Großen-Heidorn
Klein-Heidorn
WUNSTORF
Idensen
Mesmerode
Bokeloh
Düdinghsn.
Wölpinghausen
Bergkirchen
SACHSENHAGEN
Auhagen
Mardorf
Mümmrian
Wildes Moor
Meerbruchs Wiesen
Nehren Bruch
Altes Wunstorfer Bürger Moor
Moordorf
Meer Bruch
Forst Hagenburg
Kolenfeld
Idenser Moor
Mittellandkanal
Haste



nach Leese-Stolzenau machte dazu zwischen Loccum und Leese-Stolzenau der StMB direkt Konkurrenz. Die neue staatliche Konkurrenz gefährdete die private kleine Schwester StMB in ihrer Grundsubstanz und zog insbesondere Frachtverkehr ab. Allerdings war der Staatsbahnstrecke Leese-Stolzenau – Stadthagen kein sonderlicher Erfolg beschieden. Die 27 km lange Bahnverbindung verlor bereits Anfang Juni 1961 ihren Personenverkehr, wurde dann zwischen Münchehagen und Wiedensahl unterbrochen und von beiden Seiten bedarfsweise im Güterverkehr bedient und dann immer mehr rückgebaut. Nominell ist heute nur noch das 5 km lange Stück Stadthagen – Niederwöhren für den Wagenladungsverkehr mit Kleinloks vorhanden. Das Gleis zwischen Leese-Stolzenau und der Einfahrt in den ansonsten völlig gleisfreien Bahnhof Loccum lag 1979 noch und wurde vorübergehend zum Abstellen nicht benötigter Güterwagen verwendet.
Die Strecke Nienburg – Uchte – Rahden wird ebenfalls noch abschnittsweise im Güterverkehr bedient. Lediglich die Verbindung Nienburg – Minden ist als Umleitungsstrecke von Hamburg zum Ruhrgebiet elektrifiziert worden und weist sogar Eilzugverkehr auf. Allerdings ruht seit Jahren dort der Sonntagsverkehr.
Da sich die Schmalspuranlagen der StMB in den dreißiger Jahren in einem heruntergekommenen Zustand befanden, die Konkurrenz der Staatsbahn spürbar war und die Stillegung von Betrieben im Raum Stolzenau die Lage verschlechterte, das Kaliwerk Sigmundshall ausfiel und eine allgemeine Besserung unabsehbar war, beschloß die Aktionärsversammlung am 4. Juni 1935 eine Teilstillegung. Der westliche Streckenteil hinter Rehburg Stadt sollte abgebaut und verwertet und der Fahrzeugpark entsprechend verkleinert aber auch modernisiert werden. Eine allgemeine Sanierung sollte durch den Verkaufserlös des Abbruchmaterials vorgenommen werden. Es konnten dann auch drei Dampflokomotiven nach Sylt verkauft werden, fünf Personenwagen und mehrere Güterwagen an die Langeooger Inselbahn, wo drei von ihnen heute noch verkehren.
Mitten im Sommerfahrplan 1935 stellte die StMB den Verkehr ein. Vom 12. August 1935 an erfolgte der Rückbau der Gleise zwischen Stolzenau und Uchte. Ab 16. September desselben Jahres kam der Rest westlich von Rehburg an die Reihe.

Der Gemeinschaftsbahnhof Uchte, der im Wechsel von jeweils zehn Jahren von einer der beiden Bahnen betrieben worden war, ging nun ganz an die MKB, desgleichen der Lokschuppen. Letztmals waren kurz vorher Sonderzüge von Minden direkt nach Steinhude gefahren, wie das lange Jahre üblich war. Denn StMB und MKB tauschten nicht nur Güterwagen in Uchte miteinander aus. Es bestand auch die Möglichkeit, Sonderzüge von einer Bahn auf die andere zu überstellen. Davon machten bedarfsweise hochgestellte Personen des Adels, insbesondere vor dem I. Weltkrieg Gebrauch, zumal auch ein Salonwagen vorhanden war. Prominentester Gast auf der StMB anläßlich eines Besuchs im Kloster Loccum dürfte übrigens Kaiser Wilhelm II. gewesen sein.

Die MKB fuhr nach Uchte noch lange Jahre weiter. Ihre von Minden her kommende Strecke war abschnittsweise auf Normalspur umgestellt worden und erreichte 1949 in der Normalspur den Endbahnhof Uchte. Bis in die siebziger Jahre rollten dann noch Triebwagen der MKB nach Uchte. Erst 1978 war es auch mit dem Güterverkehr der MKB dort vorbei, und das Gleis wurde nördlich der Station Kreuzkrug stillgelegt und abgebrochen. Damit endete das Privatbahnzeitalter in Uchte vier Jahrzehnte nach Stillegung der StMB im Altkreis Stolzenau.



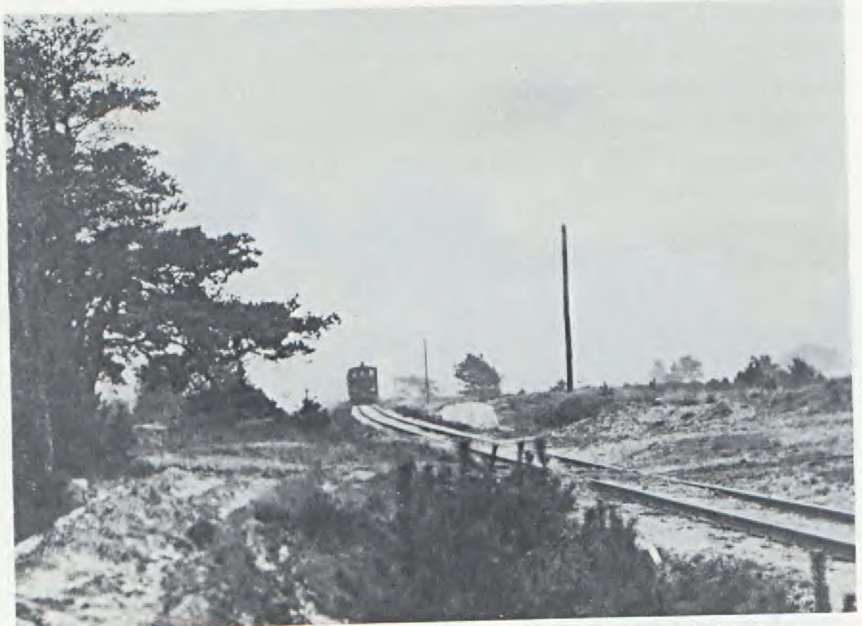
Bahnhof Uchte, 1979



MKB-Triebwagen 1972 in Uchte



Bei der Langeooger Inselbahn laufen seit den dreißiger Jahren diese ehemaligen StMB-Personenwagen



Zug der StMB in den dreißiger Jahren zwischen Leese und Loccum



Zwei Personenzüge kreuzen in Bad Rehburg



Kreuzung zwischen Dampfzug und T 41 in Loccum im Jahre 1935



T 41 in Stolzenau am 12. 9. 1935, wenige Tage vor der Stillegung

Nach der Betriebsreduzierung verlief die Entwicklung der StMB verhältnismäßig ruhig. Der II. Weltkrieg wirkte sich auf ihren Betrieb negativ aus. Vom 7. April bis zum 30. Juni 1945 mußte sogar der Verkehr ganz eingestellt werden. Danach schnellten die Verkehrszahlen in nie dagewesene Höhen im Personenaufkommen. Mehr als eine Million Reisende waren es 1947, diesmal freilich weniger Erholungssuchende, die die Reize des Steinhuder Meeres erleben wollten. Städter aus dem nahen Hannover versuchten vielmehr, auf dem Land Lebensmittel gegen Wertsachen zu tauschen. Die beträchtlichen Fahrgeldeinnahmen der StMB fielen dann der Währungsreform 1948 zum Opfer. Dennoch feierte die StMB ihr 50jähriges Bestehen mit geschmückten Zügen im Jahre 1948.
Danach ging es jedoch wieder aufwärts. Neben der allgemeinen Verkehrsbelebung trug dazu wesentlich die Wiedereröffnung des Kaliwerks Sigmundshall bei, das sich erneut zum größten Verlader der StMB entwickelte.
So schien alles in allem die Zukunft der Bahn nicht ungünstig, zumal sie im Vergleich zu anderen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Bundesbahn einen relativ günstigen Betriebswert erreichte. Auch in den schlechteren Jahren hielten sich die Defizite in Grenzen. Wäre nur die Ortsdurchfahrt in Klein Heidorn nicht gewesen!
Sie ließ immer wieder Bestrebungen aufkommen, die Bahn in diesem Bereich zu verlegen und bei dieser Gelegenheit auch gleich das Gleis auf Normalspur umzunageln bzw. als Dreischienengleis zu verlegen, wie das bei der Bokeloher Strecke der Fall war.
Erfahrungen mit dem Umbau gab es nach 1945 in Nordwestdeutschland mehrfach. Es wurden unter anderem von Schmal- auf Normalspur umgebaut die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, die Mindener Kreisbahn und die Hümmlinger Kreisbahn. Durch diese Umspurung existieren heute alle noch, wenn auch nur für den Güterverkehr. Es kann also durchaus der Schluß gezogen werden, daß die StMB im Falle einer erfolgreich abgeschlossenen Umspurungsaktion heute nicht nur die Bokeloher Strecke betreiben würde, sondern auch auf der eigentlichen Stammstrecke weiterhin auf der Schiene präsent wäre – und das nicht nur im Güterverkehr.
Die Stammstrecke hatte zwar von dem landwirtschaftlichen Verkehr abgesehen, vorwiegend Düngemittel, selten ein großes Aufkommen im Güterverkehr. Aber Steinhude und das Steinhuder Meer sind weiterhin Anziehungspunkte für tausende von Ausflüglern. Hinzu



Personenzug mit Lok 26 in Bad Rehburg, 14. 9. 1950

kommt der Schüler- und Berufsverkehr, der heute ganz mit Bussen abgewickelt wird.
In allen angestellten Planungen erfolgte immer wieder der Hinweis, daß ein durchgehender Schienenverkehr zwischen dem Steinhuder



Güterzug mit Lok 27 in Hagenburg



Personal mit Dampflok zum 50jährigen Bestehen der Bahn



T 64 mit Personenzug im DB-Bahnhof Wunstorf



So lang waren in den fünfziger Jahren die Ausflugszüge der StMB nach Steinhude



T 41 geschmückt zum 50jährigen Bestehen der StMB in Wunstorf DB



T 64 im Mai 1948 in Bad Rehburg

Meer und Hannover nach einer Umspurung erfolgen solle. Tatsächlich versahen die zahlreichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit Normalspur bis in die jüngste Zeit hinein durchgehenden Verkehr über ihre Stammstrecke hinaus auf der DB bis zum nächstgrößeren Bahnhof. Nach Hannover Hauptbahnhof kamen fahrplanmäßig die Triebwagenzüge der Peine-Ilseder Eisenbahn. Niedersachsens letzte nichtbundeseigene Bahn mit fahrplanmäßigen Reisezugverkehr, die Eisenbahn Vorwohle-Emmerthal, fährt auch jetzt noch auf der DB-Strecke nach Hameln durch. Und so hätte es mit Gewissheit auch einen durchgehenden Wechselverkehr StMB/DB ohne Umsteigen in Wunstorf gegeben.

Überlegungen, die Bahntrasse zwischen Wunstorf und Klein Heidorn neu zu verlegen, bestanden bereits vor dem I. Weltkrieg. Sie erreichten 1926 ein konkretes Stadium. Im August fand eine örtliche Besichtigung statt, an der sich Vertreter der Stadt Wunstorf und Klein Heidorn beteiligten. Sie traten aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine westliche Umgehung Klein Heidorns ein. In einer Vorstandssitzung in Steinhude beschloß man, den Regierungspräsidenten in Hannover zu bitten, die Vorarbeiten für die Linienverlegung zu genehmigen und gleichzeitig das Aktienkapital zu erhöhen. In derselben Sitzung wurde übrigens auch über die Verlängerung der Bahn von Uchte ins Uchter Moor gesprochen, die etwa fünf Kilometer lang gewesen wäre und zum Abfahren von Torf gedient hätte. Sie kam nie zum tragen.

Die Verlegung der Strecke sollte zwischen Wunstorf Stadt bei km 2,0 und Klein Heidorn bei 4,3 sowie auf dem kurzen Stück zwischen km 4,6 und 5,0 erfolgen. Weniger der damals noch nicht so ausgeprägte Straßenverkehr war übrigens maßgebend für eine Verlegung, sondern die Tatsache, daß die Strecke von Wunstorf bis Heidorn eine starke Steigung aufwies. Tatsächlich fanden dann auch 1927 Vermessungen und Grundstücksverhandlungen statt. Das Landes-Kleinbahnamt der Provinz Hannover kam mit den Vorarbeiten gut voran. Aber zur konkreten Ausführung reichte es dennoch nicht. Schließlich machten die Kriegsereignisse alle Planungen einstweilen überflüssig, und der Oberpräsident der Provinz Hannover beschied im Jahre 1940 den Landrat des Kreises Neustadt, „daß die Projektierung der Streckenverlegung möglichst bald nach dem Kriege vorgenommen und dann die Veränderung der Strecke mit allem Nachdruck betrieben wird."



So eng war es schon 1951 in Klein Heidorn für den Straßenverkehr, weswegen die Verlegung der StMB erörtert wurde.





Dampfgüterzug am Signal in Steinhude in den fünfziger Jahren

Bereits im Jahre 1947 kam das Projekt wieder auf den Tisch. Erneut wurden Kostenvoranschläge erarbeitet und Linienführungen überprüft. Wie sich zeigte, war die Trasse der zwanziger Jahre nicht mehr frei, da inzwischen eine rege Bautätigkeit einsetzte und eine Kiesgrube außerdem hinderlich erschien.

Das inzwischen in Niedersächsisches Landeseisenbahnamt umbenannte Amt in Hannover arbeitete nun schon eine dreischienige Lösung aus, damit zumindest bis Steinhude auch normalspurige Züge hätten fahren können. In der Hannoverschen Presse vom 31. 11. 1948 wurde Unmut aus der Sicht der Klein Heidorner und Straßenbenutzer laut, die eine Entfernung der Bahn aus der Ortsstraße forderten. In den Hannoverschen Neuesten Nachrichten vom 22. Januar 1949 heißt es: *Wenn böse Zungen auch vom Blumenpflücken während der Fahrt sprechen, so spielt doch die StMB für die umliegenden Dörfer eine wichtige Rolle. Seit fünfzig Jahren dampft sie nun schon. In normalen Zeiten genügten drei Lokomotiven – heute scheinen acht noch nicht auszureichen.*

Wenn man die älteste der Lokomotiven, – „Steinhude" ist genau so alt wie die Bahn, – den Berg nach Klein Heidorn hinaufächzen sieht, fragt man sich, warum nicht schon eher die Bemühungen um eine günstige Verlegung des Schienenstrangs eingesetzt haben. Schon nach dem



Dampflok 28 zieht einen Güterzug von Steinhude durch Klein Heidorn

ersten Weltkrieg beschäftigte man sich intensiv mit der Tatsache, daß die Bahn in Klein Heidorn die erheblich beanspruchte Dorfstraße in einer Länge von 666 m mitbenutzen muß. Es ist nur dem zu größter Vorsicht angewiesenen Personal zu verdanken, daß auf diesem Abschnitt nicht mehr passiert ist. Der wunde Punkt liegt dort, wo die Kleinbahn eine verkehrsreiche Straßengabel in der Stadt ohne Schranken überquert. An dieser Stelle fahren dann auch in regelmässigen Zeitabständen unvorsichtig gelenkte Wagen der Kleinbahn in die Flanke.

Es sind jetzt Vorbereitungen für die Verwirklichung einer günstigen Lösung getroffen. Man will das Gleis vom Kleinbahnhof über die Neustädter Straße an der südwestlichen Ecke des Wunstorfer Friedhofs vorbeiführen. Auf der linken Seite des Nordrehrwegs soll es dann auf eigenem Gelände durch die westliche Flur Klein Heidorns weiterlaufen und am Dorfende wieder auf das alte Gleis münden. Darüber hinaus ist geplant, die Strecke dreischienig zu verlegen, wie es bei dem Anschluß des Bokeloher Kalischachts der Fall ist.“

1951 wurde dann ein weiterer Entwurf über die Streckenverlegung aufgestellt. Grundstücksverhandlungen erfolgten. Die Kosten der Maßnahme wurden auf rund 1,3 Millionen Mark veranschlagt und sollten weitgehend von der öffentlichen Hand getragen werden. Obwohl die Angelegenheit kontinuierlich verfolgt wurde, Denkschriften und Gutachten vorlagen und sogar schon Angebote von Baufirmen vorlagen, scheiterte die Realisierung immer wieder. Letztmals legte im September 1964 Oberregierungsrat a. D. Dr.-Ing. Rudolf Hoffmann, Braunschweig, ein Gutachten über die Umspurung und Streckenverlegung vor, das zu dem positiven Schluß kam, zumindest die Strecke Wunstorf – Steinhude umzuspuren und teilweise neu zu trassieren. Von seinen drei Varianten, deren Verwirklichung auf rund vier Millionen Mark geschätzt war, ist theoretisch heute noch die Lösung c möglich. Unter Einbeziehung der bestehenden Normalspurstrecke Wunstorf – Bokeloh – Mesmerode könnte eine 4,1 km lange Neubaustrecke über Altenhagen nach Steinhude verlegt werden, die vor Steinhude die ehemalige Schmalspurtrasse benutzen würde. Im Zeichen einer energie- und umweltbewußten Politik und unter Berücksichtigung, daß Steinhude ein bevorzugtes Ausflugsziel im Großraum Hannover ist, werden die Diskussionen darüber jedenfalls immer wieder aufflammen. In Hoffmanns Gutachten von 1964 war übrigens auch eine Touristenbahn von Steinhude nach Rehburg

AUSBAU DER STRECKE WUNSTORF - STEINHUDE ZUR NORMALSPURBAHN

Lösung: *a*

Neubaustrecke 3,8 km
Umbaustrecke 3,2 km

Betriebslänge Wunstorf Bf - - Steinhude 7,9 km

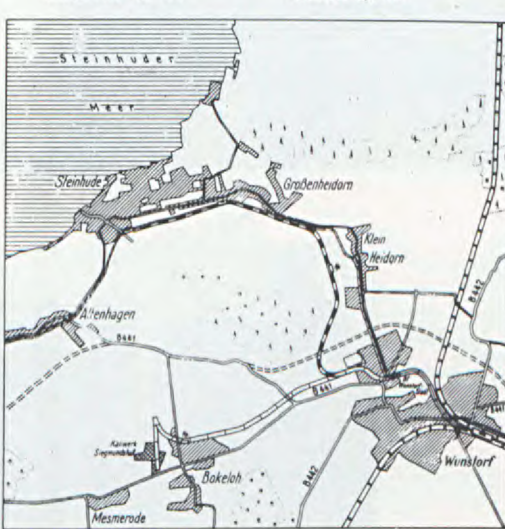


AUSBAU DER STRECKE WUNSTORF - STEINHUDE ZUR NORMALSPURBAHN

Lösung: *b*

Neubaustrecke 3,2 km
Umbaustrecke 3,2 km

Betriebslänge Wunstorf Bf - - Steinhude 8,9 km



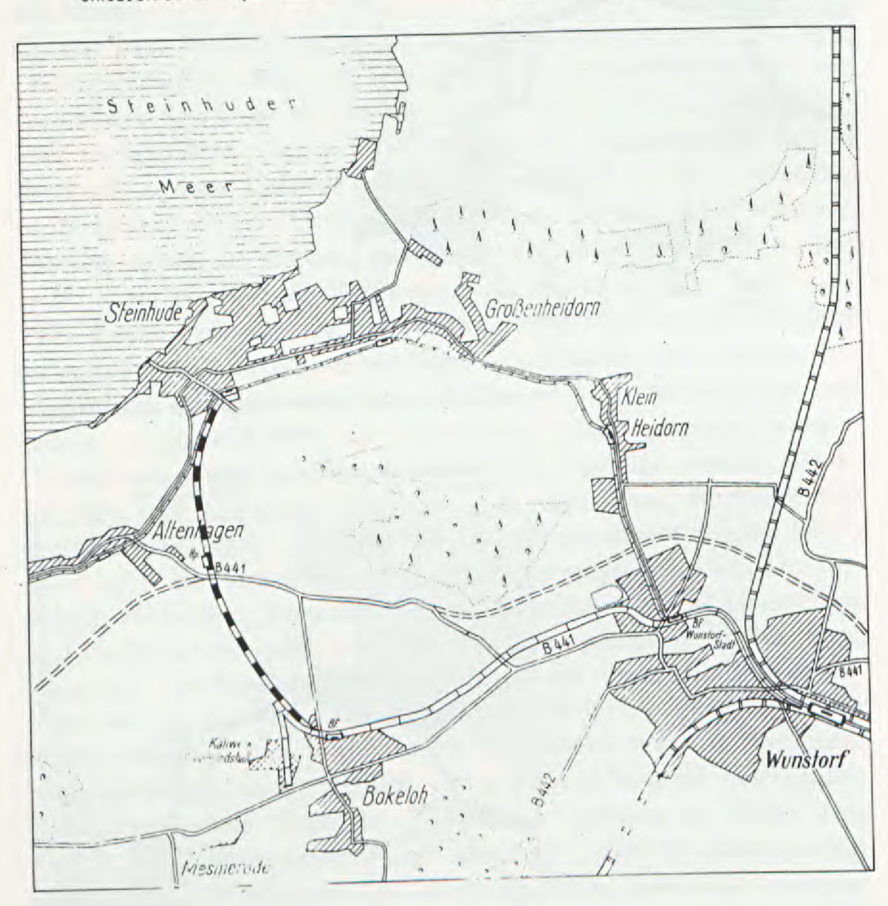
Die drei Versionen zur Streckenneugestaltung der StMB

AUSBAU DER STRECKE WUNSTORF – STEINHUDE ZUR NORMALSPURBAHN

Lösung: *C*

Neubaustrecke 4,1 km
Umbaustrecke 0,0 km

Betriebslänge Wunstorf Bf. – –Steinhude 9,8 km





T 58 als planmäßiger Sonntagszug in Bad Rehburg, 1. 9. 1963

T 52, umgespurt auf Schmalspur an der Auebrücke in Wunstorf





T 64 mit Personenzug kurz vor Wunstorf West



Schlepptriebwagen T 58 in Forst Hagenburg



T 58 als Schlepptriebwagen bei Wiedenbrügge, 8. 5. 1970



T 58 zwischen Hagenburg und Altenhagen auf der Fahrt Richtung Wunstorf



T 58 in Klein Heidorn

nicht ausgeschlossen worden, die die Schmalspurbahn benutzen sollte. Diese Vorstellungen sind mit dem Abbau der Strecke hinfällig geworden, nicht aber die Überlegung, ob eine StMB-Gleisverbindung nach Steinhude nicht teilweise auch als Museumsbahn zu betreiben wäre.

Der nördlich von Klein Heidorn unmittelbar an der StMB gelegene Militärflugplatz Wunstorf hatte für die StMB nie Bedeutung. Er ist über den Bahnhof Poggenhagen mit einem Normalspurgleis angeschlossen und hatte nie einen Anschluß an die StMB, so daß eine strategische Bedeutung für die Bahn nicht vorlag.



T 53 mit Güterzug in Steinhude



T 53 als Güterzugschlepptriebwagen in Schmalenbruch



T 53 in Rehburg Stadt im Anschlußgleis zur Molkerei, ehemaliges Streckengleis nach Loccum, März 1968

Die Gutachten vermochten allesamt nicht, den praktisch unmittelbar bevorstehenden Um- und Ausbau in die Wege zu leiten. Inzwischen hatte die Gesellschaft Überlegungen angestellt, schwach besetzte Züge durch eigene Omnibusse zu ersetzen, wie das erstmals zum Sommerfahrplan 1960 in noch bescheidenem Umfang geschah. Die Hauptkurse fuhren vorerst auf der Schiene weiter. Das blieb so bis zum Winterfahrplan 1963. Der Berufsverkehr und auch die inzwischen freilich längst nicht mehr so vollen Sonntagstriebwagenfahrten rollten weiter und natürlich der Güterzug. Für die schwach besetzten Triebwagen nach Bokeloh bestand sogar überhaupt keine Umstellungsabsicht auf Busbetrieb, zumal hier eine Postbuskonzession auf der Straße konkurrierte.
Am 23. September 1963 entschied eine außerordentliche Gesellschafterversammlung, den eigentlich nunmehr ganz aufzugebenden Schmalspurpersonenverkehr werktags mit zwei Triebwagenpaaren noch beizubehalten. Doch bereits am 10. Januar 1964 erfolgte der Entscheid, auch diese Fahrten aufzugeben. Der fahrplanmäßige Zug 13 von Rehburg Stadt, der am Sonnabend, 18. Januar, um 16.22 Uhr in Wunstorf einfuhr, beendete die Ära des Personenverkehrs auf der StMB-Stammstrecke. Die Triebwagen auf der Normalspurstrecke nach Bokeloh fuhren nur noch wenige Wochen weiter. Am 2. März 1964 war auch dieses Kapitel beendet.



Der letzte fahrplanmäßige Personenzug auf der Schmalspurstrecke am 18. 1. 1964 in Rehburg Stadt mit T 58



Oberlokomotivführer i. R.
Wilhelm Wöltje bei der Abschiedsfahrt



Start zur letzten Fahrt in Rehburg Stadt



Rollbockgüterzug mit Zwischenwagen, ehemalige Südharzeisenbahn



Endpunkt Rehburg Stadt. Früher ging das Gleis jenseits der Straße in Richtung Loccum weiter



T 58 überholt Güterzug mit Lok 102 in Steinhude, 18. 7. 1970

Bevor sich die Totalstillegung der Schmalspur im August 1970 ergab und unabhängig vom Hoffmann-Gutachten fanden sich örtliche Interessenten, insbesondere aus dem Raum Rehburg, und Eisenbahnfreunde zusammen, die eine Touristenbahn Steinhuder Meer auch in dem Fall einrichten wollten, daß das Teilstück Wunstorf – Steinhude ersatzlos abgebaut würde. Da das Stück westlich von Steinhude recht reizvoll ist, hätte eine solche Touristenbahn sicherlich Chancen gehabt. Der inzwischen gegründete Verband Großraum Hannover, der später Mehrheitseigner des Gesellschaftskapitals wurde, zeigte sich nicht abgeneigt, die Angelegenheit zu unterstützen.

Noch im Juni 1970 ermunterte der Verband den Stadtdirektor von Stadt Rehburg, zusammen mit dem Landkreis Nienburg tätig zu werden. In der Rehburger Bahnhofswirtschaft fand eine Versammlung statt, bei der der Kreis Nienburg sogar spontan einen Gründungsbeitrag zeichnete. Wie im Falle Umspurung Klein Heidorn kam aber letztlich auch dieser Plan nicht zum Tragen. Mit den Triebwagenschuppen in Bad Rehburg und Rehburg Stadt gab es für die geplante Touristenbahn sogar Unterstellmöglichkeiten für Fahrzeuge.



Güterzug mit den Schmalspurloks 101 und 102 am 17. 8. 1970 in Großenheidorn

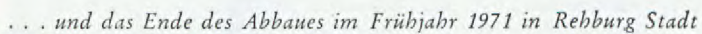


Der letzte Güterzug in Steinhude

Glücklicherweise bestand zu dieser Zeit schon die Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen, die heute auch die Tradition der StMB pflegt, zumal eine Reihe von Fahrzeugen nach Stillegung der StMB nach dort gelangte.
Die StMB-Schmalspur wurde vom 19. August an von Wunstorf aus in Richtung Rehburg abgebaut, zuerst in Wunstorf Stadt und Klein Heidorn, um den Straßenbauern Platz zu machen. In den meisten anderen Fällen baute sich eine stillgelegte Kleinbahn selber mit einem Abbruchzug ab. Das konnte wegen der Gleisunterbrechung in Wunstorf in diesem Fall nicht geschehen. Der Abbau erstreckte sich bis ins Jahr 1971 hinein. Die nunmehr überflüssige dritte Schiene des Dreischienengleises zwischen Wunstorf West und Wunstorf Stadt wurde ausgebaut. Nur an den Weichen erinnert auch heute noch das dort nicht abgebaute Gleis an die Schmalspurzeit. Soweit die Schmalspurfahrzeuge und Einrichtungen der Bahn nicht mehr zu verkaufen waren, wurden sie verschrottet.
Die entbehrlichen Grundstücke der Bahn wurden nach dem Abbruch veräußert. Die Bahnhofsgebäude gingen in Privathand über. Teilstrecken der Meer-Bahn, insbesondere der landschaftlich schöne Abschnitt im Hagenburger Wald, wurden zu Rad- und Wanderwegen ausgebaut. Nur die alten Strecken - Kilometersteine der Bahn blieben stehen und erinnern den Kundigen daran, daß dort fast ein Dreivierteljahrhundert eine Eisenbahn verlief, die allerdings in ihren letzten Jahren nur dem Güterverkehr diente.



Streckenabbruch in Wunstorf Stadt im August 1970 . . .



. . . und das Ende des Abbaues im Frühjahr 1971 in Rehburg Stadt



Der Fahrzeugpark

Bereits für den Bau der Schmalspurstrecke standen bei der Steinhuder Meer-Bahn später auch im Regelbetrieb verwendete Dampflokomotiven zur Verfügung. In den Jahren 1897/98 baute die Lokomotivfabrik Hohenzollern eine ganze Serie zweiachsiger Maschinen, von denen die StMB sechs Stück übernahm. Außer ihrer Betriebsnummer erhielten die Maschinen zusätzlich den Namen von Orten an der Strecke. Später bekam die Bahn fabrikneue Maschinen von der hannoverschen Hanomag. Ein Teil der Hohenzollern-Loks wurde nach der Teileinstellung des Schienenverkehrs der StMB in der 30er Jahren an die Sylter Inselbahn verkauft. Auch die beiden Normalspur-Dampfloks, die für den Verkehr in Wunstorf und auf der Bokeloher Strecke beschafft wurden, kamen von der Hanomag. Daneben tauchten nur noch zwei Borsig-Loks im Einsatzbestand auf. Die Dieseltraktion hielt mit dem als SK 1 bezeichneten Wismarer Schienenbus erst kurz vor Aufgabe der Strecke westlich von Rehburg 1931 ihren Einzug bei der StMB. Immerhin kam der Schienenbus



Lok „Hagenburg“

Bahnbetrieb 1930

1. Bau und Ausrüstung

Für Verbesserung der **Bahnanlagen** wurden 6 189,22 RM. aufgewendet und zwar:

für den Reiserschuppen Bahnhof Wunstorf . . 1 482.15 RM.
für den Umbau des Bahnhofsgebäudes Nendorf 2 724.29 „
für den Umbau des Bahnhofsgebäudes Uchte . 1 982.78 „

Die Wertverbesserungen sind dem Bahnanlagekonto zugesetzt.

Am Jahresende waren an **Betriebsmitteln** vorhanden:

a) regelspurig:

2 Naßdampflokomotiven, 2/2 gek., 24 to Dienstgewicht,
1 Personenwagen 2. und 3. Klasse,
3 gedeckte Güterwagen, 15 to Ladegewicht;

b) schmalspurig:

2 Naßdampflokomotiven, 3/3 gek., 24 to Dienstgewicht,
5 Naßdampflokomotiven, 2/2 gek., 20 to Dienstgewicht,
1 Heißdampflokomotive, 2/2 gek., 24 to Dienstgewicht,
2 Heißdampflokomotiven, 2/3 gek., 25 to Dienstgewicht,
12 Personenwagen, 2. und 3. Klasse,
13 Personenwagen, 3. Klasse,
4 Post- und Gepäckwagen für Personenzüge,
1 Packwagen für Güterzüge,
3 gedeckte Güterwagen je 15 to Ladegewicht,
37 gedeckte Güterwagen je 10 to Ladegewicht,
2 gedeckte Güterwagen je 5 to Ladegewicht,
7 offene Güterwagen je 15 to Ladegewicht,
24 offene Güterwagen je 10 to Ladegewicht,
12 offene Güterwagen je 5 to Ladegewicht,
2 Langholzwagen mit Drehschemel, je 7,5 to Ladegewicht,
2 Langholzwagen mit Drehschemel, je 6 to Ladegewicht,
1 Kesselwagen für Unkrautvernichtung mit 10 to Ladegewicht,
1 Motordraisine,
2 Hebeldraisinen für die Rotten,
4 Bahnmeisterwagen,
1 Einschienenwagen.



Dampflok „Loccum" am 12. 2. 1942 in Rehburg

noch auf der Gesamtstrecke zum Einsatz. Weil er sich insgesamt sehr bewährte, andererseits aber ein nur recht beschränktes Platzangebot aufwies, beschaffte die Bahn fünf Jahre später, im Jahre 1936, von der Waggonfabrik Wismar noch einen Triebwagen. Er hatte als Vierachser nicht nur mehr Sitzplätze, sondern konnte im Gegensatz zum Schienenbus auch zusätzlich Personenwagen mitführen, so daß er ganze Dampfzuggarnituren zu ersetzen in der Lage war. Der Wagen erhielt die Nummer T 2.

Alle Überlegungen, den Schienenverkehr vom Dampfbetrieb ganz unabhängig zu machen, kamen durch den Krieg zum Erliegen. Erst zu Beginn der fünfziger Jahre erwarb die StMB weitere Triebwagen von stillgelegten Bahnen und der Bundesbahn. Zwei davon waren normalspurig und wurden auf Meterspur gebaut. Es handelte sich um den VT 85 902 der DB, einen Oldtimer des Baujahrs 1925, und den ehemaligen T 1 der Butjadinger Eisenbahn, der nur ein Jahr jünger war. Beide Fahrzeuge stammten von DWK, Kiel.



Dampflok 28 mit Personenzug Anfang der fünfziger Jahre in Wunstorf West, ganz rechts die kleine Motordraisine



Lok „Loccum", später Nr. 28



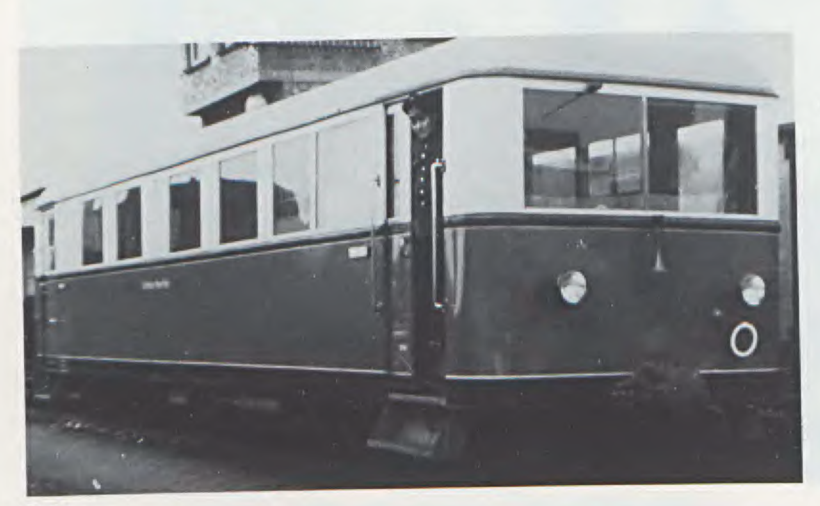
Normalspur-Dampflok 1, später 294, 1951 in Wunstorf



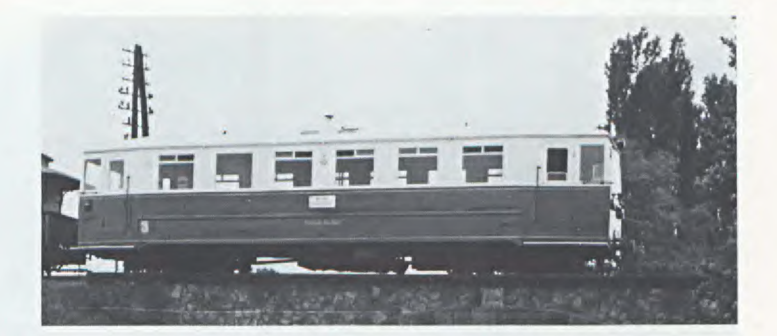
Normalspur-Dampflok 291, die von der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn stammte, in Wunstorf



Schienenbus T 41 vor dem Schuppen in Wunstorf



T 64



T 52



T 53



T 58



Lokomotiven 28 und 29 in Wunstorf

Der Butjadinger Wagen lief nur vorübergehend mit Meterspur-Drehgestellen. Er bediente den Verkehr nach Bokeloh und wurde dort normalspurig bis zur Einstellung des Personenverkehrs eingesetzt.
Außerdem gelangte nach Stillegung der Flensburger Kreisbahn deren T 3, ebenfalls ein DWK-Produkt, Baujahr 1927, nach Wunstorf.
Alle großen Triebwagen, insbesondere aber der ehemalige DB-Triebwagen und der Flensburger, waren auch als Schlepptriebwagen für den Güterverkehr ausgelegt. Sie machten die Dampftraktion auf der Meterspur überflüssig, so daß Ende der fünfziger Jahre nur noch ganz selten eine Dampflok zum Einsatz gelangte.
Inzwischen hatte das NLEA als Betriebsführerin ein einheitliches Nummernschema für alle seine Bahnen eingeführt. Die StMB-Triebwagen erhielten danach die Nummer 41 – für den Schienenbus – und 52, 53, 58 und 64 für die anderen Fahrzeuge. Auch die Dampflokomotiven, soweit zu diesem Zeitpunkt noch vorhanden, bekamen andere Nummern, desgleichen die inzwischen beschafften Dieselloks. Für den Verkehr nach Bokeloh hatte die Bahn nämlich 1954 eine ehemalige Wehrmachtslokomotive, ähnlich der DB-Baureihe V 36, gekauft, zu der dann drei Jahre später aus dem Besitz der Verden-Walsroder Eisenbahn eine kleine Maschine kam. Später wurde die große Diesellok mit der NLEA-Nummer 271 nach Frankfurt verkauft und durch die heute noch vorhandene Lok 262 ersetzt. Im Sommer 1979 kam schließlich eine weitere Lok nach Wunstorf, die zusammen mit



Diesellok V 271



Diesellok V 241



Diesellok DL 262



Diesellok DL 101 und 102

der 262 Dienst tut. Das Nummernschema des NLEA blieb bei der StMB nach Auflösung des Amtes im Jahre 1959 erhalten.

Für die Schmalspurstrecke legte sich die Bahn nach Einstellung des Personenverkehrs zum Ersatz der Schlepptriebwagen 1967 auch noch zwei Meterspurmaschinen zu, die als 101 und 102 bezeichnet wurden. Sie stammten von der stillgelegten Wandsbeker Industriebahn in Hamburg, konnten in Doppeltraktion gefahren werden und waren nur 24 km/h schnell, was freilich ausreichte, da die Geschwindigkeit für den Güterverkehr zu jener Zeit nur noch auf 20 km/h veranschlagt war, während im Personenverkehr der für eine Schmalspur bahn gute Wert von 45 km/h galt.



Taufe der Diesellokomotive DL 262 auf den Namen „Steinhude“ durch den Verein Seelzer Verkehrsfreunde am 7. 8. 1979 in Wunstorf



T 58 mit Güterzug an der Steinhuder Windmühle am 18. 7. 1970

Diese beiden Lokomotiven und der T 58 standen bis zum August 1970 im Einsatz und waren die letzten einsatzfähigen Meterspurtriebfahrzeuge bei der StMB überhaupt. Die Dieselloks konnten Güterzüge von bis zu 300 t schleppen. In den ersten Jahren, als der Güterverkehr auf der StMB noch keine große Bedeutung hatte, war die Notwendigkeit eines Umladens der Güter von Staatsbahnwagen auf die Schmalspur noch nicht sonderlich hinderlich. Da darüber hinaus von Bokeloh aus sowieso dreischienig gefahren werden konnte, ist es nicht verwunderlich, daß erst in den dreißiger Jahren, und zwar nach Aufgabe des westlichen Abschnitts, ein Rollwagenverkehr eingeführt wurde. Ab 12. Oktober 1936 wurden Rollwagen eingesetzt. Zu diesem Zweck baute die Bahn auf ihrem Übergabebahnhof in Wunstorf eine Rollbockgrube. Auf einem Normalspurgleis rollten die Güterwagen auf diese Grube, in der die Rollwagen standen. Diese Rollwagen der Meterspur hatten ein Normalspurgleis, auf das die Wagen fuhren und festgekeilt wurden. So konnten die Güter ohne Umladen befördert werden. Die Rollwagen hatten jedoch den Nachteil, daß größere Güterwagen wegen ihrer Länge nicht immer



Offener Sommerwagen, 1935



Alte Handhebeldraisine



Güterwagen aufgeschemelt in Detailaufnahme



Aufgeschemelter Güterwagen auf Meterspur-Rollwagen in Wunstorf



Rollwagen an der Grube in Wunstorf



Personenwagen 582



Packwagen 541



Pack- und Güterwagen in Wunstorf



Entgleister Rollwagen

Platz hatten, weshalb man zwei Rollwagen für überlange Güterwagen nehmen mußte. Abhilfe schaffte da der Einsatz von sogenannten Rollböcken. Hier erwarb die Meerbahn von der stillgelegten Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel und der Südharz-Eisenbahn den kompletten Rollbockbestand und eine neue Rollbockgrube. Bei Rollböcken handelt es sich gewissermaßen um einen Untersatz, der jeweils unter eine Achse des aufzubockenden Normalspurwagens gesetzt wird. Die Rollböcke der Südharzbahn, die von 1964 an voll im Einsatz waren, machten den Betriebsablauf wesentlich flüssiger. Es war ein imponierendes Bild, einen solchen Rollbockzug mit aufgebockten Güterwagen durch die enge Dorfstraße von Klein Heidorn rollen zu sehen.

Umfangreich war der Personenwagenpark der StMB, da sie ja insbesondere an schönen Sommer-Wochenenden nicht selten Züge mit 18 Wagen nach Steinhude zu fahren hatte. In den dreißiger Jahren fuhren schon viele Ausflügler mit dem Fahrrad nach Steinhude. Kam

bei der Rückfahrt Regen auf, waren sie froh, auf einen besonderen Dienst der Bahn zurückgreifen zu können. Dann nämlich waren den Zügen offene Güterwagen zugestellt. Dort hinein und in die Packwagen konnten die Räder deponiert werden, und die Radfahrer fuhren trockenen Fußes wieder nach Haus.
Sämtliche Fahrzeuge der StMB, einschließlich der später beschafften Omnibusse, wurden und werden in der Betriebswerkstatt in Wunstorf unterhalten und gepflegt. Lokomotiv- bzw. Triebwagenschuppen gab es außer in Wunstorf in Bad Rehburg, Rehburg Stadt, Stolzenau und Uchte.
Wichtigster Bahnhof war der von Steinhude, der als einziger außer Wunstorf auch mit Einfahrsignalen ausgerüstet war. Dabei stand wegen der besseren Sicht übrigens das Einfahrsignal aus Richtung Rehburg auf der linken Seite und nicht, wie sonst üblich, rechts vom Gleis. Steinhude war auch bis zum Schluß besetzt, während sonst die meisten Bahnhöfe als Agenturen betrieben wurden. Mehr oder weniger große Bahnhofsgebäude, teils mit Wirtschaft, befanden sich in Großenheidorn, Hagenburg, Rehburg, Stolzenau, Nendorf und Uchte sowie in Wunstorf Stadt und Bokeloh.
Während die ehemaligen Bahnhofsgebäude bis heute weitgehend erhalten sind und privaten Zwecken dienen, hat von den Meterspurfahrzeugen kaum eins überlebt. Immerhin konnte der jahrelang schon abgestellte Schienenbus T 41, übrigens der erste Meterspur-Schienenbus der Waggonfabrik Wismar und zugleich das zweite in dieser Art gebaute Fahrzeug überhaupt, von der Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen übernommen werden.
Er wird jetzt auf dieser Touristenbahn im Sommer manchmal eingesetzt. Das eisenbahngeschichtlich interessante Fahrzeug ist immerhin rund 50 Jahre alt. Auch der T 52, der von der Butjadinger Bahn stammt, blieb erhalten. Er gelangte nach Einstellung des Personenverkehrs nach Bokeloh an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya, deren Stammstrecke Hoya – Syke gerade von Meter- auf Normalspur umgerüstet worden war. Auch dort brotlos geworden, erwarb 1978 die Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn, Almetalbahn, den Wagen.
Einige Wagen der StMB kamen nach Bruchhausen-Vilsen. Drei sind auch noch bei der Inselbahn Langeoog. Die beiden Wandsbeker Meterspurloks gelangten in die Schweiz zur Appenzellerbahn, beziehungsweise nach Togo in Afrika.



Für den Stadtverkehr in Wunstorf beschaffter Linienbus der StMB in den dreißiger Jahren

Der StMB Straßenbetrieb

Schon vor Einstellung des Schienenverkehrs westlich von Rehburg beschaffte die Bahn Omnibusse. Ende der zwanziger Jahre begann sie mit der Einrichtung mehrerer Linien. Es wurden zwei Daimler-Busse für 26 und einer für 40 Personen neu beschafft, dazu ein gebrauchter Magirus von der Hamburger Hochbahn. In Wunstorf Stadt konnten zwei Busse in einer Wellblechhalle untergestellt werden, ein weiterer in Auhagen. Auhagen war Verlängerungspunkt für die im Schienenersatzverkehr betriebene Route Wunstorf – Mesmerode. Während die Normalspurstrecke der StMB durch den Kaliverkehr eminente Bedeutung hatte, war das im Personenverkehr anders. Vor dem Buseinsatz genügte ein normalspuriger Personenwagen, der den Güterzügen beigegeben wurde. Bedarfsweise fuhren auch Schmalspurpersonenzüge. 1930 wurde der Schienenverkehr auf der Normalspur bis auf weiteres eingestellt.
Den Busbetrieb auf der Strecke Wunstorf – Luthe stellte die StMB bereits am 1. Mai 1930 aus Rentabilitätsgründen wieder ein. Der Stadtverkehr Wunstorf erwies sich auch nicht als sehr interessant.

Am 16. Juli 1930 wurde dann eine Linie von Wunstorf nach Steinhude eröffnet. Immerhin beförderten die StMB-Busse 1930 nicht weniger als 112 970 Personen, inklusive Gelegenheitsverkehr. Wegen der geringen Leistungen zwischen Stolzenau und Uchte verkehrten auch auf dieser Strecke bis Herbst 1935 Busse, die teilweise Züge ersetzten. Nach Einstellung des Personenverkehrs im Westen gab es seit dem 16. September 1935 zwar eine Ersatzverbindung mit Bussen zwischen Stolzenau und Rehburg, nicht aber weiter bis Uchte. Die Bahn setzte merkwürdigerweise keine eigenen Busse, sondern Fahrzeuge des Privatunternehmers Brinkmann, Münchehagen, ein. Das blieb so bis in die sechziger Jahre.
Die StMB-Busse wurden im II. Weltkrieg für militärische Zwecke beschlagnahmt und kehrten nicht in den Besitz der Bahn zurück.
Erst am 27. Mai 1960 stieg die StMB wieder mit einem eigenen Omnibus ins Geschäft ein. Nach den vorangegangenen Verkehrserhebungen sollte der Bus schwach besetzte Züge ersetzen. Das sah so aus, daß er am Vormittag und auch abends Fahrten absolvierte. Da er nur 39 Sitzplätze hatte, war er nur für diesen Zweck geeignet. Es handelte sich übrigens um einen Magirus-Bus vom Typ Saturn II, dessen amtliches Kennzeichen, NRÜ – J 565, nach seiner Ausmusterung 1971 von der Werkstatt aufgehoben wurde und noch heute an diesen ersten Bus an der Wand erinnert. Ein zweiter Wagen folgte Ende des Jahres.
1964 hatte die Bahn schon sieben Busse und bewältigte nun den gesamten Personenverkehr auf der Straße. Entscheidend erhöhte sich der Busbestand im Jahre 1969. Mit Wirkung vom 13. Oktober übernahm die StMB das Privatunternehmen Janzen, das bis dahin einen Stadtverkehr in Wunstorf auf Relationen betrieben hatte, die schon einmal von der StMB befahren worden waren. Seither kamen zur Buslinie Wunstorf – Rehburg – Leese – Stolzenau der Stadtverkehr Wunstorf und Strecken nach Luthe, Schloß Ricklingen und Poggenhagen hinzu. Im Auftrag der DB, später des Regionalverkehrs Hannover, RVH, werden StMB-Busse auch auf anderen Linien eingesetzt. Außerdem betreibt das Unternehmen einen regen Gelegenheitsverkehr mit Ausflugsfahrten, zum Teil sogar ins Ausland.
Der Busbestand stieg von 13 Fahrzeuge 1962 auf 17 im Jahre 1972 an und liegt 1979 bei 25 Stück. Die neueren Busse stammen von MAN. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt fünf Jahre. Daß die StMB noch keine Gelenkbusse im Einsatzbestand hat, ist einzig auf

den Umstand zurückzuführen, daß der Wendeplatz vor dem DB-Bahnhof Wunstorf dafür nicht ausreicht. Sobald hier Abhilfe geschaffen ist, werden entsprechende Anschaffungen erfolgen. Denn zur Zeit müssen im Hauptkurs morgens von Steinhude nach Wunstorf zu Zeiten des Schülerverkehrs bis zu sechs Busse laufen. Das bestätigt sicherlich indirekt immer noch diejenigen, die Ende der fünfziger Jahre vor einer Totalumstellung des Schienenverkehrs warnten, wenngleich die heutigen Busse technisch gegenüber jenen damals genauso verbessert worden sind wie das beim Ausbau moderner Straßen der Fall war. Nur im starken Winter gibt es Probleme.
Nachdem die Bundesbahn am 29. April 1950 eine durchgehende Linie von Hannover nach Steinhude eingerichtet hatte, die auf dem Abschnitt Wunstorf – Steinhude in Gemeinschaft mit der StMB betrieben wird, wurde später der StMB auch zugestanden, mit ihren Bussen bis Hannover auf dieser Linie einige Fahrten durchzuführen. Das blieb auch nach Übernahme der Linie durch den Regionalverkehr Hannover so.

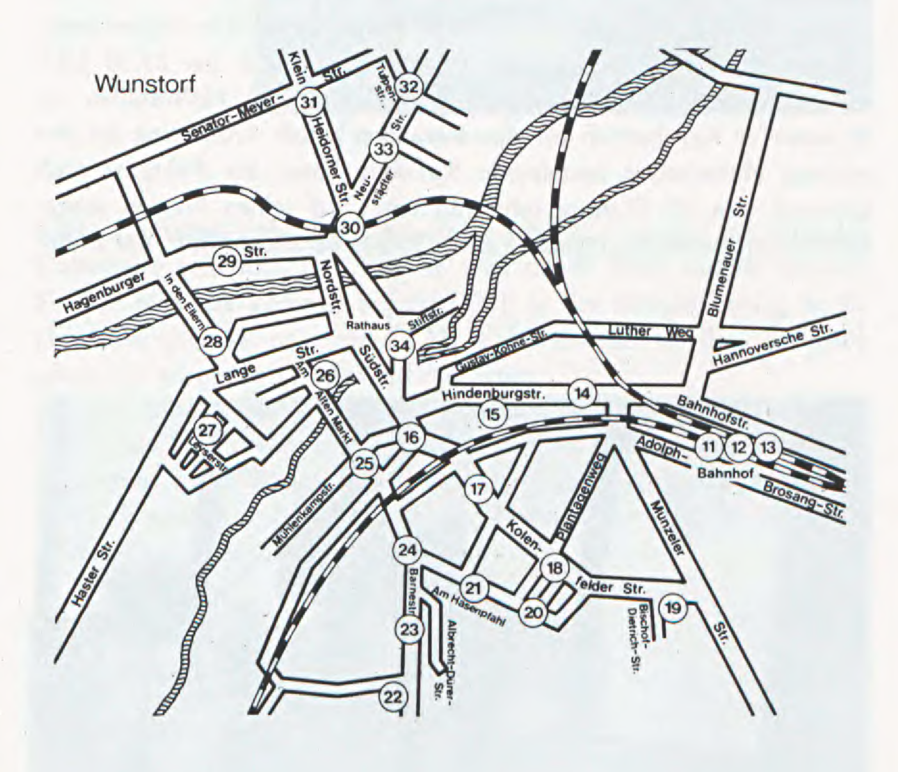


StMB-Bus auf der Gemeinschaftslinie Wunstorf-Hannover in Letter

Ausschlaggebend für die weitere Entwicklung des Omnibusverkehrs war die Bildung des Großraums Hannover mit einem einheitlichen Verkehrstarifgefüge. Am 16. März 1970 wurde die StMB in diesen Tarif mit ihrer Linie bis Rehburg einbezogen, während der Teil nach Stolzenau nicht dazu gehört. Als schließlich der Großraumverband die Geschäftsanteile des Landes Niedersachsen und einiger anderer Gesellschafter übernahm und damit Mehrheitsbesitzer des Stammkapitals der GmbH war, bedeutete das die Konsolidierung des Busunternehmens, und die technischen Anlagen dafür in Wunstorf wurden kräftig ausgebaut.



R-Bus-Haltestellenverzeichnis und Lageplan



Vorerst letzte Entwicklung des Personenverkehrs der StMB ist das durch den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung geförderte mehrjährige Versuchsprogramm mit sogenannten Rufbussen in der Stadt Wunstorf. Das Retax-System mit Kleinbussen, die von Fahrgästen ohne festen Fahrplan zu den Haltestellen beordert werden können, wird seit dem 5. August 1978 erprobt. Es ist auf die Stadt Wunstorf beschränkt und operiert über eine Funkzentrale in der Betriebsleitung unabhängig vom Linienverkehr der übrigen StMB-Busse.

Das kurz R-Bus-Ruf genannte System wurde zunächst im sogenannten kleinen Probebetrieb gesteuert. In der Zeit von 6 bis 23.30 Uhr, sonntags ab 8 Uhr, stehen seit August 1978 22 Haltestellen im Wunstorfer Kernbereich für den Retaxbus bereit. Über eine an den meisten Haltestellen bestehende Rufsäule kann der Fahrgast nach Einwurf von 20 Pfennig oder mit einer auf seinen Namen ausgeschriebenen Berechtigungskarte einen R-Bus heranbeordern, der in der



Großraumvorsitzender Günter Leddin bei der Eröffnung des Retax-Systems in Wunstorf im August 1978



Rufbus in der Altstadt

Regel spätestens zehn Minuten nach einem Ruf an der betreffenden Haltestelle sein soll. Der Bus ist auch durch jedes andere normale Telefon über die Zentrale bei der StMB in der Betriebsleitung in der Hindenburgstraße zu ordern. Als Fahrausweise in den R-Bussen gelten die normalen Großraumfahrkarten.
An den Kosten des Wunstorfer Modellversuchs beteiligten sich zunächst mit 90 Prozent der Bund und mit 10 Prozent der Großraum Hannover. Nach einer intensiven Aufklärungskampagne wurde das Retax-System von den Wunstorfern, insbesondere auch älteren Menschen, gut aufgenommen.



Retax-Zentrale in der Betriebsleitung der StMB



Stückgut LKW der StMB

Die R-Busse haben acht Sitz- und zwölf Stehplätze. Es handelt sich um Fahrzeuge des Typs VW LT 35 D mit Auwärter-Aufbau, die insbesondere auch bequemen Einstieg für Behinderte und Mütter mit Kinderwagen bieten. Der Fahrer des Busses ist über das sogenannte Fahrerdisplay mit der Zentrale verbunden, die ihm das jeweilige Fahrziel vorgibt. Sollte es Betriebsstörungen im System geben, so fahren die Busse in kurzen Abständen auf Verdacht im Ringverkehr die Haltestellen an. Als Fahrer bei diesem Versuch werden außer Bediensteten der StMB auch Kräfte der Hannoverschen Verkehrsbetriebe, Üstra, eingesetzt.



Retax-Bus am Bahnhof Wunstorf Stadt



Linienbus am Stadtbahnhof Wunstorf, 20. 4. 1979

In einem großen Probebetrieb ab 1980 sollen weitere Erfahrungen mit dem bedarfsgesteuerten System gesammelt werden. Die StMB steht damit international im Blickpunkt des Interesses von Verkehrswissenschaftlern.

Die Verkehrsleistungen des Busbetriebes waren in den letzten Jahren leicht rückläufig, liegen aber immer noch weit höher, als das zu den besten Zeiten der Schmalspurbahn der Fall war. Die Entwicklung des Rufbussystems läßt vorerst noch keine Schlüsse zu. Die Tendenz ermutigt jedoch zu weiteren Vorhaben.

Die StMB ist aber nicht nur mit Bussen auf der Straße vertreten. Nach Einstellung der Schienenverbindung baute sie einen Stückgutschnellverkehr mit Lkw von Wunstorf in ihr altes Einzugsgebiet auf. Dieser Betriebszweig ist gar nicht uninteressant. Obwohl von der Tonnage her im Jahr nur etwas mehr als 1500 Tonnen anfallen, sind die Einnahmen aus dieser Sparte durchaus kostendeckend. Die Umladung der Güter erfolgt in Wunstorf West. Manch alter Kunde aus der Eisenbahnzeit ist durch diesen Straßendienst der Bahn erhalten geblieben. Außerdem konnte gegenüber diesem Betriebszweig auf der Schiene eine Beschleunigung und Verbesserung durch eine Haus-Hausbedienung erreicht werden. Die Expreß- und Stückgutverteilung durch Lkw wurde früher vom Bahnhof Steinhude aus vorgenommen. Durch die Flexibilität auf der Straße und die Tatsache, daß zuvor nicht direkt an die Schiene angebundene Orte und Ortsteile nun mit bedient werden, kamen neue Kunden hinzu. Außerdem hat sich die Neuordnung durch Rationalisierung im Stückgutverkehr bei der DB für die StMB positiv bemerkbar gemacht.

Die Betriebsführung

Die Provinz Hannover und auch das spätere Bundesland Niedersachsen waren dem Eisenbahnwesen gegenüber sehr aufgeschlossen. In Gegenden, in denen aus Rentabilitätsgründen keine Staatsbahnstrecken erstellt wurden, förderte die Provinz Hannover in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und bis in die zwanziger Jahre hinein den Bau von Kleinbahnen intensiv. Das geschah sowohl durch finanzielle wie auch technische Hilfe. Von besonderer Bedeutung wurde das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892, das den Bau von lokalen Bahnen fördern sollte. Der hannoversche Provinziallandtag konkretisierte in den folgenden Jahren die zu treffenden Maßnahmen und schuf mit Wirkung vom 1. April 1896 eine Institution für die Einrichtung und Überwachung des späteren Betriebes von Bahnen, dem der Landesbauinspektor Otto Sprengell aus Geestemünde vorstand. Innerhalb weniger Jahre entstanden daraufhin in der Provinz Hannover 16 Bahnbauten mit zusammen 530 km Länge, darunter auch die StMB. Bis zum Ausbruch des I. Weltkriegs 1914 waren es sogar 25 Bahnen mit fast 1000 km Länge, davon die Hälfte schmalspurig. 22 davon hatten sich der Betriebsüberwachung des Kleinbahnamts der Provinz unterstellt.

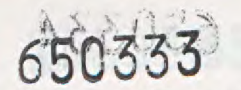
Anfang der zwanziger Jahre entstand das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover, dem sich nach und nach immer mehr Bahnen anschlossen und die Betriebsführungsaufgaben übertrugen. Aus diesem Amt wurde nach 1945 das Niedersächsische Landes-Eisenbahnamt, das bis zu seinem Ende im Herbst 1959 auch die StMB betreute. Vorteil dieser Betriebsführung durch eine zentrale Landesbehörde war, daß die angeschlossenen Bahnen einheitlich betreut werden konnten. Nachdem 1944 aus dem unmittelbaren Einflußbereich des Amtes in der Lüneburger Heide mehrere Bahnen ausschieden und sich zu einer neuen Gesellschaft mit der Bezeichnung Osthannoversche Eisenbahnen AG zusammengeschlossen, gab es eine gewisse Konkurrenz. Denn wie das NLEA war, ist auch die OHE eine Einrichtung der öffentlichen Hand unter maßgeblicher Beteiligung des Landes.

So wurde das NLEA 1959 aufgelöst. Den angeschlossenen Bahnen gab das Land die Empfehlung, entweder künftig eine eigene Betriebsführung vorzunehmen oder sich der OHE anzuvertrauen, was die Bahnen im östlichen Landesteil betraf. Die im westlichen sollten von der Bentheimer Eisenbahn verwaltet werden. Sie StMB entschied sich

für eine Betriebsführung durch die OHE in Celle. Dabei ist es bis heute geblieben. Allerdings wurde infolge der Besonderheiten im Großraum Hannover durch die einheitliche Tarifgestaltung aller darin operierenden Verkehrsträger ab 1. Juni 1974 die Betriebsführung auf den Schienen- und Güterverkehr beschränkt Der Busbetrieb untersteht seither der eigenen Betriebsführung. Seit Anfang der fünfziger Jahre hatte das NLEA für alle seine Bahnen ein einheitliches Numerierungssystem für die Fahrzeuge erstellt, das teilweise heute noch bei den einzelnen Bahnen angewendet wird. So ist erklärlich, daß beispielsweise die Triebwagen der StMB keine fortlaufenden Nummern aufwiesen.
Zum NLEA zählten zum Zeitpunkt der Auflösung 1959 folgende Bahnbetriebe:

Ankum – Bersenbrück	5,3 km
Bremervörde – Osterholz	47,6 km
Butjadinger Bahn	30,1 km
Buxtehude – Harsefeld	14,8 km
Delmenhorst – Harpstedt	22,5 km
Emden – Pewsum – Greetsiel	22,8 km
Gartetalbahn	17,6 km
Gittelde – Bad Grund	4,2 km
Hoya – Syke – Asendorf	41,5 km
Ihrhove – Westrhauderfehn	11,1 km
Leer – Aurich – Wittmund	69,4 km
Lüchow – Schmarsau	17,2 km
Niederweserbahn	20,9 km
St. Andreasberger Eisenbahn	1,7 km
Steinhuder Meer-Bahn	29,0 km
Verden - Walsrode	24,9 km
Wilstedt – Zeven Tostedt	63,6 km

Die Steinhuder Meer-Bahn war unter den von der Provinz Hannover geförderten Bahnen eine der wenigen, die zunächst als Aktiengesellschaft geführt wurde. Normal war die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, wobei es meist als Gesellschafter die Provinz Hannover, das Land Preußen und die jeweiligen Landkreise bzw. Kommunen gab. Einige wenige Bahnen wurden auch als Kreisbahn unter der Federführung ihres jeweiligen Landkreises geführt.



Gesamt-Verkehr

der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen 1911/12.

Station		Angekommene / Abgegangene Personen: II. Klasse	III. Klasse	Militär	Zusammen	Durchschnittlich täglich	Angek. / Abgeg. Güter: Insgesamt ausschl. Postgut	Angek. / Abgeg. Vieh: Gr. Vieh	Kl. Vieh	Gesamt-Einnahme: Personen- u. Gepäck-Verkehr	Güter-Verkehr	Vieh-verkehr	Sonstige	Zusammen	Durchschnittlich täglich
		Anzahl					Tonnen	Stück		Mark					
Wunstorf Bf	angek.	7 226	92 618	2 619	102 463	281	117 375	330	10461	31 637	65 450	243	7366	104 696	287
	abgeg.	7 372	84 551	2 055	93 978	257	42 218	18	606						
Wunstorf Stadt	angek.	682	22 189	104	22 975	63	1 590	—	—	5 694	2 934	—	—	8 628	24
	abgeg.	889	23 192	184	24 215	66	7 039	—	—						
Klein Heidorn	angek.	117	5 622	69	5 808	16	74	3	13	1 143	90	—	2	1 235	3
	abgeg.	90	6 684	68	6 842	19	22	—	—						
Grossenheidorn H.	angek.	268	3 834	16	4 118	11	—	—	—	1 390	—	—	—	1 390	4
	abgeg.	333	6 412	80	6 825	19	—	—	—						
Grossenheidorn Bf.	angek.	395	10 930	212	11 537	32	1 008	6	30	2 272	406	285	26	2 989	8
	abgeg.	287	10 033	157	10 427	29	114	2	1029						
Steinhude	angek.	4 264	50 212	505	54 981	151	4 929	2	9	19 655	1 579	23	513	21 770	60
	abgeg.	4 102	51 653	631	56 386	154	409	—	77						
Hagenburg	angek.	729	20 045	270	21 044	58	3 029	24	191	8 359	2 562	613	2	11 536	32
	abgeg.	760	21 924	296	22 980	63	1 656	112	1439						
Schmalenbruch	angek.	148	4 610	28	4 786	13	376	86	31	1 731	421	94	—	2 246	6
	abgeg.	228	4 981	95	5 304	15	270	22	101						
Wiedenbrügge	angek.	242	7 782	95	8 119	22	605	1	—	3 055	480	32	10	3 577	10
	abgeg.	183	7 610	152	7 945	22	195	4	52						
Winzlar	angek.	90	5 908	112	6 110	17	737	—	—	2 190	385	316	11	2 902	8
	abgeg.	85	5 677	146	5 908	16	106	20	656						
Rehburg Bad	angek.	1 917	22 668	638	25 223	69	1 578	2	24	16 900	5 185	71	10	22 166	61
	abgeg.	1 858	21 118	583	23 559	65	3 319	8	121						
Rehburg Stadt	angek.	599	8 581	248	9 428	26	2 854	9	455	5 661	2 270	501	120	8 552	23
	abgeg.	586	9 503	240	10 329	28	1 265	26	905						
Loccum	angek.	1 009	14 462	858	15 829	43	6 390	2	6	12 062	4 645	356	33	17 096	47
	abgeg.	1 040	14 810	381	16 231	44	3 074	49	687						
Leese	angek.	379	6 827	264	7 470	20	3 977	2	46	4 616	2 806	1 290	1	8 713	24
	abgeg.	397	7 888	248	8 028	22	2 068	219	3697						
Stolzenau	angek.	1 859	25 540	579	27 978	77	12 535	35	246	19 226	9 761	2 356	1 024	32 367	89
	abgeg.	2 027	24 892	817	27 786	76	4 318	117	6544						
Böthel	angek.	74	1 924	13	2 011	6	—	—	—	456	—	—	—	456	1
	abgeg.	32	2 198	43	2 273	6	—	—	—						
Nendorf	angek.	263	8 702	180	9 145	25	5 575	—	—	3 302	2 115	608	10	6 035	17
	abgeg.	252	9 945	218	10 415	29	1 728	10	1788						
Uchte	angek.	943	15 748	562	17 253	47	6 416	162	6042	6 653	15 551	391	1	22 596	62
	abgeg.	703	13 593	451	14 747	40	13 259	85	729						
Cronsbostel	angek.	75	858	—	933	3	86	—	—	260	—	—	—	260	1
	abgeg.	86	1 609	21	1 716	5	—	—	—						
Bokeloh	angek.	148	5 648	22	5 813	16	2 035	—	—	1 917	924	29	122	2 992	8
	abgeg.	363	9 382	64	9 809	27	1 031	22	23						
Mesmerode	angek.	490	7 901	59	8 450	23	18 221	—	—	1 092	78 867	—	—	74 959	205
	abgeg.	389	5 459	23	5 821	16	107 802	—	—						
Zusammen		21 912	342 609	6 953	371 474	1 018	189 390	664	18454	149 271	191 431	7 208	9 251	357 161	979

Diese Regelung verbot sich bei der StMB, weil ja drei Landkreise von dieser Bahn berührt wurden. So wählte man bei der StMB die Form eines gemischtwirtschaftlichen Betriebes mit starkem Übergewicht der öffentlichen Hand.

Das Geschäftsjahr umfaßte zunächst den Zeitraum vom 1. Juli bis 30. Juni und wurde erst später auf den üblichen Jahreszeitraum umgestellt. Die Aktien wurden nicht öffentlich an der Börse gehandelt und blieben in der Regel in festem Besitz.

Die Bahn gab rund hundert Menschen Arbeitsplätze im Betriebs- und Bahnhofsdienst und in der Wunstorfer Verwaltung, die in dem heute noch benutzten Gebäude in der Hindenburgstraße 49 untergebracht wurde.

Während das erste Geschäftsjahr, das vom 1. Juli 1898 bis zum 30. Juni 1899 dauerte, immerhin einen Bilanzgewinn von 2000 Mark aufweist, entstand ein Jahr später trotz erheblich größerer Verkehrsleistungen 26 000 Mark Bilanzverlust. Das lag daran, daß die Baukosten der Bahn um 700 000 Mark gegenüber dem Voranschlag höher ausgefallen waren. Da half nur ein Bankkredit. Dennoch konnten von 1902 an Dividenden an die Aktionäre ausgezahlt werden, die zunächst 1 und später 2,5 % betrugen. Die Bahn war also nicht nur interessant für ihre Benutzer, sondern auch als Wirtschaftsunternehmen.

Später allerdings war es mit den Dividenden nichts mehr. Die Jahreshauptversammlung vom 22. Dezember 1924 beschloß eine Halbierung des Aktienkapitals von 2 046 000 Mark. Am 19. September 1931 folgte eine weitere Kürzung des Kapitals um 40 % bei gleichzeitiger Zeichnung einiger neuen Aktien auf nunmehr 473 200 Mark. Am 20. Dezember 1938 halbierten die Gesellschafter das Kapital erneut. Am 1. März 1940 wurde es durch eine Liquiditätshilfe des Staates Preußen und der Provinz Hannover auf 346 600 Mark festgesetzt und aus der Aktiengesellschaft eine GmbH. Dabei blieb es dann bis in die neuere Zeit. Erst 1976 erfolgte eine Erhöhung des Gesellschafterkapitals auf nunmehr 796 600 Mark.

Nach Bildung des Landes Niedersachsen trat dieses an die Stelle des Preußischen Staates und der Provinz Hannover und übernahm dessen Anteile. Später veräußerte das Land diese dann an den Verband Großraum Hannover, der seither Mehrheitseigner der StMB ist. Die Kapitalaufteilung in Mark der StMB war nach 1938 folgende:

Provinz Hannover	71 000
Staat Preußen	98 000
Kreis Nienburg	57 600
Kreis Stadthagen	13 100
Kreis Neustadt	11 200
Kaliwerk	48 300
Steinhude	6 500
Hofkammer Bückeburg	6 000
Stadt Wunstorf	6 000
Uchte	3 600
Stadt Rehburg	3 300
Leese	3 200
Bad Rehburg	3 100
Hagenburg	3 000
Loccum	2 700
Großenheidorn	2 500
Stolzenau	2 000
Nendorf	900
Wiedenbrügge	800
Wunstorfer Zementf.	800
Hibben	700
Kleinheidorn	500
Kloster Loccum	500
Hotelbes. Tegtmeier, Bad Rehburg	500

Beförderungsstatistik 1911/12 im Vergleich zum Vorjahr

Die Frachteinnahme beträgt durchschnittlich für jede Tonne 1,04 (1,07) ℳ und für ein Tonnenkilometer 10,3 (10,0) ₰.

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Beförderung in Wagenladungen waren:

	Tonnen	(Vorjahr)
Steinsalz	58 525	52 551
Kainit	45 521	39 518
Kohlen und Brikets	26 808	25 618
Steine und Schlacken	8 449	7 725
Kies und Sand	7 624	9 235
Chlorkalium	4 888	4 363
Feld- und Gartenfrüchte	4 843	3 699
Getreide und Malz	4 558	4 495
Thomasmehl	3 259	2 544
Zement und Zementwaren	3 169	2 608
Holz	2 387	2 778
Futtermittel	1 967	1 471
Kalk	1 649	1 474
Mergel	1 558	2 312
Gips	1 136	285
Kolonialwaren	705	661
Eisen und Maschinenteile	662	2388
Mehl	630	601
Bier	408	235
Baumwollsaatmehlabfälle	373	241
Wolle	292	318
Düngekalk	283	341
Chilesalpeter	249	241
Kochsalz	201	217
Eichenrinde	171	
Möbel	155	231
Stroh	142	..
Torf und Torfstreu	131	132
Guano	106	132
Fässer, leere	105	

An Vieh wurde befördert:

Grossvieh 664 (618) Stück,

Kleinvieh 18 454 (15 408) Stück.

Auf dem Weserlöschplatze in Stolzenau sind umgeladen:

von der Bahn zum Schiff 2387 (4183) to, davon 205 (1247) to Chlorkalium und 2150 (2880) to Kainit und Kalidüngesalz;

vom Schiff zur Bahn 744 (2030) to.

Die verschiedenen Einnahmen belaufen sich auf 9251,02 (9091,92) ℳ.



Es fällt auf, daß neben Kommunen auch einiges Privatkapital zusammenkam, das des Klosters Loccum und des Hotelbesitzers Tegtmeier. Unter den Kommunen sind auch die, die gar keinen direkten Vorteil mehr von der StMB hatten, darunter das kleine Dorf Hibben bei Stolzenau, das zur Eisenbahnzeit der StMB nicht einmal einen eigenen Bahnhof besessen hatte.

Im Jahre 1969 bot dann das Land Niedersachsen seinen Anteil von 169 000 Mark, entsprechend 48,75 Prozent, dem Verband Großraum Hannover zum Erwerb für 30 000 Mark an. Dieser Betrag wurde gutachtlich festgestellt nach dem Substanzwert des Unternehmens zu jener Zeit. Der Verband war es dann auch, der 1976 die erwähnte Kapitalerhöhung einbrachte.

Das Kaliwerk Sigmundshall und die StMB

Der Kalibergbau in Deutschland ist viel jüngeren Datums als der Steinkohlebergbau. Das ist auch im Falle des Werks Sigmundshall in Bokeloh nicht anders. Zwar wurde am Tienberg in Bokeloh schon Jahrhunderten Buntsandstein gewonnen, aber die ersten Bohrungen nach Kalisalz erfolgten erst im Jahre 1896, als Geologen infolge der oberen Erdschichtenfolge den Schluß zogen, daß auch in diesem Bereich Salzlager zu finden sein müßten. Es erwies sich, daß ein Salzstock nördlich von Rehburg und unter dem Steinhuder Meer bis nach Landringhausen im Südosten vorhanden war. Und so wurde in den Jahren 1898 bis 1905 der Schacht Sigmundshall abgeteuft.



Abteufen des Schachts Sigmundshall

Bergbau war in der Nachbarschaft schon seit Jahrhunderten im Gange, nämlich der Schaumburg-Lippesche Steinkohlenbergbau. Er unterschied sich grundlegend von dem nach Kali und Salz. Während das Salzlager am Steinhuder Meer wie auch die anderen Lagerstätten bei Hannover eine beachtliche Mächtigkeit aufweist, die maschinellen Abbau begünstigt, waren die Kohleflöze im Schaumburger Land und im Deister nur von geringer Mächtigkeit. Die Qualität der Steinkohle war darüber hinaus nicht überall gleichmäßig gut. Das bedingte hohe Betriebskosten und die Stillegung des gesamten Steinkohlebergbaus zu Anfang der sechziger Jahre, obwohl erst wenige Jahre zuvor in Lüdersfeld eine neue Zeche gebaut worden war.

Das Schicksal des Kaliwerks Sigmundshall in Bokeloh entwickelte sich freilich auch nicht ohne Rückschläge. 1905 hatte Sigmundshall das erste Kalisalz gefördert. Im selben Jahr war auch die dreischienige Schienenverbindung der StMB von Wunstorf Stadt nach Bokeloh und Mesmerode fertig. Das Werk hatte zwar nur an einen Werksanschluß gedacht, aber die StMB baute eine öffentliche Eisenbahnstrecke, die im Güterverkehr mit Normalspurwagen bedient werden konnte, während der Personenverkehr mit Schmalspurfahrzeugen abgewickelt wurde, wie das auf der Stammstrecke der Fall war. Soweit das Kalisalz nicht mit der Reichsbahn weiterfuhr, sondern über den Weserhafen Stolzenau auf Schiffe verladen wurde, kamen Schmalspurzüge der StMB nach Bokeloh.
Inzwischen hatte sich auf der StMB-Stammstrecke in Altenhagen eine zweite Gesellschaft etabliert, die dort von 1909 an den Schacht Weser abteufte und ebenfalls eine Kalifabrik baute. Doch diese Gesellschaft hatte sich insofern verkalkuliert, als daß sie zwar auf Salz stieß, das aber nicht sonderlich gut beschaffen war. So kam die Kalifabrik nie in Betrieb. Ein Anschlußgleis an die StMB bestand zwar bis zum Schluß der Schmalspurstrecke, wurde aber nicht genutzt. Den Schacht verleibte sich später das Werk Bokeloh ein, da eine Bergpolizeiverordnung besagte, daß jedes Werk mindestens zwei Schächte aus Sicherheitsgründen im Falle einer Betriebsstörung zu unterhalten habe.



Blick ins Kaliwerk im Jahre 1912

Für die Steinhuder Meer-Bahn war der Kalitransport zunächst ein gutes Geschäft, denn der nahe Mittellandkanal, der kurz vor dem I. Weltkrieg fertig geworden war, stellte noch keine Konkurrenz dar. Lastwagen waren noch ziemlich bedeutungslos.

Da kam plötzlich im Jahre 1931 von der Muttergesellschaft des Werks Bokeloh, der Consolidierten Alkaliwerke AG Westeregeln, 1937 aufgegangen in der Salzdetfurth AG, die Anordnung, das Werk zu schließen. Bei der Vielzahl der vorhandenen Kaliwerke im Deutschen Reich sei Bokeloh ohne Zukunft, hieß es. Die rund 350 Beschäftigten wurden entlassen oder ins benachbarte Werk Hansa-Silberberg übernommen. Die Grube Bokeloh soff teilweise ab, das Werk verfiel.

Die StMB mußte daraufhin den Gesamtverkehr auf der Bokeloher Strecke einstellen. Jedoch blieb die Strecke, an der letztlich auch das Werk beteiligt war, liegen. Der Fortfall der Transporte aus Bokeloh nach Stolzenau war ein entscheidender Grund mit dafür, daß die StMB im Jahre 1935 ihren Streckenteil westlich von Rehburg Stadt aufgab und abbaute. Daß ausgerechnet die Bokeloher Strecke später den Schienenverkehr der StMB noch allein repräsentieren sollte, konnte sich zu dieser Zeit niemand vorstellen.

Nach 1945 hatte sich die Lage durch den Verlust zahlreicher Kaliwerke in der DDR grundlegend geändert. Das brachte die Vereinigten Kaliwerke Salzdetfurth AG dazu, Untersuchungen über das Salzlager am Steinhuder Meer anzustellen. Ein ausgedehntes Sylvinitlager mit hervorragendem Kaligehalt wurde entdeckt. So kam das stillgelegte Werk wieder in Betrieb und ist heute eins der bedeutendsten Werke der Kali & Salz AG, Kassel, die inzwischen außer der Kali-Chemie, Hannover, einziger Kaliproduzent im Bundesgebiet ist.



Werkslok „Aue" des Kaliwerks in Wunstorf, 12. 4. 1969



Die Anlagen der Werksbahn, links DL 262 StMB, hinten rechts MaK-Werkslok, 2. 5. 1977



V 271 mit Kalizug von Bokeloh

Das Gleis nach Bokeloh kam wieder voll in Betrieb. Obwohl heute das Werk Sigmundshall die Schiene nicht mehr an erster Stelle berücksichtigt, ist der Kaliversand dennoch für die StMB bedeutend. Sigmundshall verfügt über eine eigene Anschlußbahn, für die früher Dampflokomotiven, heute zwei Diesellokomotiven vorgehalten werden. Im allgemeinen kommen die Werksloks nicht auf die StMB. Eine der beiden Dieselloks stammt vom inzwischen stillgelegten und verfüllten Kaliwerk Hansa in Empelde.
Die Hauptverladung des Kalisalzes, rund 75 bis 80 %, erfolgt heute über den Mittellandkanal, wohin Speziallastwagen das Material bringen. Wenn gelegentlich, wie letzthin im Winter 1979, der Kanal monatelang zugefroren ist, erweist sich die Schiene jedoch als unentbehrlich. Das ist auch ein Grund für das Werk, in der offenen Jahreszeit nicht ganz auf die Bahn zu verzichten. In normalen Jahren werden weit über 100 000 Tonnen auf der Schiene verfrachtet. Allein in den Monaten Januar und Februar 1979, als der Kanal total ausfiel, rollten über 60 000 t Kali auf der StMB. Nach Lage der Dinge kann damit gerechnet werden, daß die Salzvorkommen von Sigmundshall noch weit bis ins nächste Jahrhundert abgebaut werden und damit auch der Bahn entsprechendes Aufkommen sichern.



Güterzug nach Mesmerode mit DL 262 an der Aue bei Wunstorf Stadt, 2. 5. 1977



Güterzug der StMB verläßt das Werksgelände Sigmundshall, 2. 5. 1977

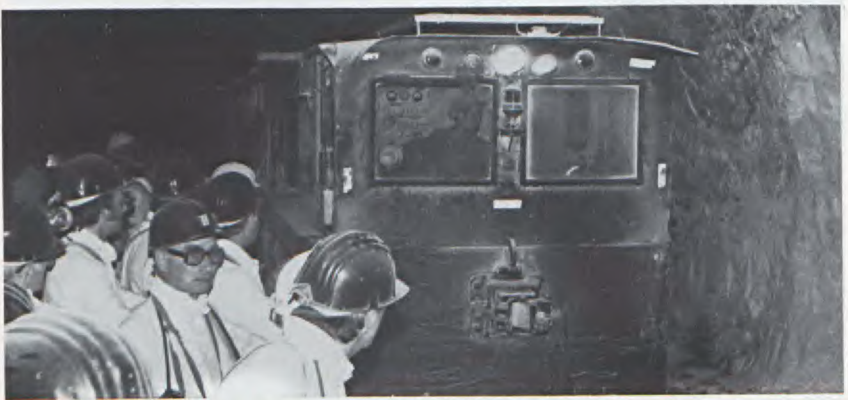


Güterzug im Bahnhof Bokeloh, 2. 5. 1977

Im Durchschnitt werden im Jahr rund 750 000 t Kali verladen. Im Winter verlädt das Werk auch bedarfsweise Streusalz, das sonst nicht verwertet wird. Dieses Streusalz wird kurzfristig benötigt und auf der Straße abgefahren.

In den fünfziger Jahren bestanden seitens des Kaliwerks Planungen, eine eigene normalspurige Grubenanschlußbahn von Sigmundshall zum Mittellandkanal zu bauen. Sie wäre etwa sechs Kilometer lang geworden und hätte der StMB außerhalb der Wintersaison praktisch allen Kaliverkehr entzogen. Mit den Bauarbeiten wurde auch begonnen. Die StMB-Einfahrt ins Werk, die bis dahin direkt erfolgt war, erhielt eine Spitzkehre nördlich des Werkes. Im Süden wurden jenseits der Straße Bokeloh-Mesmerode bereits Aufschüttungen für den neuen Bahndamm vorgenommen. Da erklärte die Aufsichtsbehörde dem Werk, daß der Damm durch ein Überschwemmungsgelände verlaufe und zahlreiche Durchlässe zum geregelten Abfluß des Wassers angelegt werden müßten. Das aber überstieg die angesetzten Kosten bei weitem, so daß die Anschlußbahnpläne endgültig aufgegeben wurden.

Neben seiner normalspurigen Werksbahn, die normalerweise in einer Schicht bis zum frühen Nachmittag betrieben wird, unterhält das Kaliwerk ein umfangreiches Untertage-Gleisnetz mit elektrischen Schmalspurlokomotiven. Die zweiachsigen Güterwagen auf der Hauptfördersohle vermögen dabei 30 t Kalisalz zu befördern. Ansonsten sind untertage, wie in den meisten modernen Werken, gleislose Transportmittel im Einsatz.



Das Werk hat untertage einen elektrischen Schmalspurbahnbetrieb mit Großraum-Selbstentladewagen, September 1978



Fahrplan und Unfälle

Für die Fahrt von Wunstorf nach Uchte brauchten die Züge zwischen zwei und drei Stunden. Es gab im allgemeinen drei bis vier durchgehende Zugpaare. Dazu kamen Züge auf Teilabschnitten. Einzelne Züge begannen und endeten in Steinhude, Hagenburg, Bad Rehburg, Loccum und Stolzenau. Das zweimalige Umsetzen der Lokomotiven in Bad Rehburg und Loccum bedeutete ein aufwendiges Verfahren. Der Fahrplan von 1939 galt in seiner Grundlage für lange Zeit. In Bad Rehburg hatten die Züge Anschluß an die Busse nach Stolzenau. Die Fahrzeit auf der verbliebenen Gesamtstrecke betrug etwa eine Stunde. Im letzten Fahrplanabschnitt des Krieges vom 3. Juli 1944, gültig „bis auf weiteres", wurden nur drei durchgehende Züge ab Wunstorf nach Rehburg und vier zurück ausgewiesen, dazu zwei Züge bis und ab Steinhude. In den fünfziger Jahren hatte sich der Verkehr normalisiert.
Interessant mag es sein, etwas über die Besetzung der Züge zu erfahren. Eine Zählliste der StMB vom Dezember 1958 ist erhalten geblieben. Es ging damals darum, die Umstellung schwächer besetzter Züge auf die Straße vorzubereiten, was ab Mai 1960 geschah. Damals blieben nur die Züge des Schüler- und Berufsverkehrs auf der Schiene und außerdem der Feiertagsverkehr. Dieser war – was aus der Dezemberzählliste nicht hervorgeht – immer noch einigermaßen stark, da nicht jeder mit dem eigenen Auto seinen Sonntagsausflug nach Steinhude machte. Sonntagsausflugkarten von Hannover nach Steinhude und Rehburg und natürlich auch auf der StMB selbst lockten ganze Familien an.
Die Besetzung der Züge am Montag, 1. Dezember 1958, war folgende:

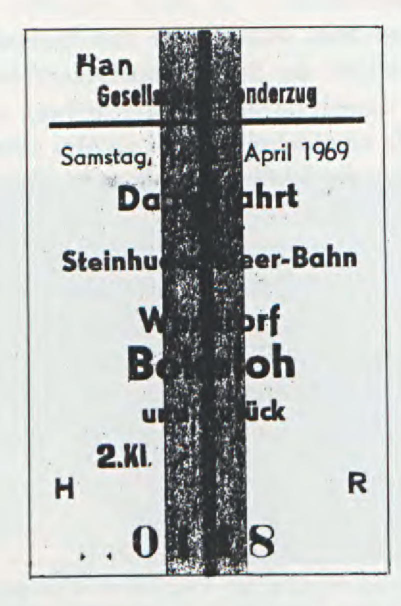
	Wunstorf – Rehburg Stadt																						
Zug Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	22	23	30	31	32	33	40	41
Pers.	140	51	160	17	249	42	64	171	37	221	51	37	56	28	32		53	4			161	11		

Fahrkarten der StMB

St M
Sonntagsrückfahrkarte
Personenzug
Wunstorf (1)
Steinhude
3.Kl. 0,80 DM
3 km
H Nicht übertragbar R
Wunstorf (1) Steinhude
b. 684

St M
Personenzug
Rehburg Stadt
Wunstorf
2.Kl 2.20 DM
25km
Rehburg Stadt Wunstorf
000204

St M
Sonntagsrückfahrkarte
Personenzug
Wunstorf
Bad Rehburg
2.Kl 2.40 DM
21 km
H Nicht übertragbar R
Wunstorf Bad Rehburg
000251



11. Mai 1927

Dienstordnung Nr. 30

Anläßlich des Kreiskrieger-Verbandfestes am Sonntag, 15. d. Mts. in Stadt Rehburg verkehren folgende Sonderzüge:

Leerzug 500

Wunstorf Gbf.	ab 7.58		Kreuzung mit P 1
Steinhude	an 8.18	ab 8.19	Kreuzung mit P 145
Hagenburg	an 8.28	ab 8.35	Wassernehmen
Rehburg Bad	an 8.55	ab 8.59	
Loccum	an 9.20	ab 9.40	Wasser pumpen
Leese	an 9.55	ab 9.58	Kreuzung mit P 3
Stolzenau	an 10.06	ab 10.06	
Uchte	an 10.33		

Sonderzug 501

Uchte		ab 11.15	
Nendorf	an 11.28	ab 11.29	Kreuzung mit P 4
Stolzenau	an 11.45	ab 11.50	
Leese	an 11.58	ab 11.59	
Loccum	an 12.15	ab 12.20	Kreuzung mit P 20
Rehburg Stadt	an 12.33	ab 12.36	
Rehburg Bad	an 12.45	ab 12.49	
Steinhude	an 13.15	ab 13.15	
Wunstorf Gbf.	an 13.34		Kreuzung mit P 150

In Loccum Einfahrt nach Gl. 1; Umsetzen der Lok, durch Gl. 2; Pz 20 fährt in Gl. 3 ein.

Der Sonderzug besteht aus einer C-Lok, den C-Wagen Nr. 5, 6, 20, 21, 22 und 2 ausgerüsteten G-Wagen. Die Wagen 5, 6 und 2 G werden in Wunstorf, 20, 21 und 22, falls Pz. 144 sie gebraucht, in Steinhude in den Lz. 500 eingestellt. Sdz. 501 ist pünktlich durchzuführen, da die Wagen für Pz. 6 verwendet werden müssen. 2 G werden in Rehburg Stadt abgestellt.

Die Steinhuder Meer-Bahn ließ in allen Jahren ihres Bestehens zahlreiche Sonderzüge verkehren. War es in früheren Jahren die Notwendigkeit, das Publikum an schönen Sommertagen mit zusätzlichen Sonderzügen in die Natur zu fahren oder Betriebsausflüge zu bewältigen, so entdeckten in den letzten Jahren Eisenbahnliebhaber den Reiz der Schienenverbindung, insbesondere den der Schmalspur. Immer wieder reisten Gruppen mit Sonderzügen oder Triebwagen durch die Seeprovinz und den Hagenburger Wald bis in die Rehburger Berge.

Selbst oder gerade nach Einstellung des fahrplanmäßigen Reisezugverkehrs auf der Schiene war eine gemütliche Reise im Stil vergangener Jahrzehnte etwas Gefragtes. Bis hin zur letzten regulären Sonder-Personenfahrt für Eisenbahnfreunde auf der Schmalspurstrecke am 18. Juli 1970 lockte die StMB Liebhaber von nah und fern an. Aber auch auf der Normalspurstrecke gab es bis in die jüngste Zeit hinein Sonderfahrten, so unter anderem mit der Dampflok „Aue" des Kaliwerks im Jahre 1969 oder mit einem modernen Intercity-Zug-Wagen der DB und einer OHE-Diesellokomotive im Mai 1979. Dabei bleiben Erinnerungen an die Tage der betriebsamen Ausflugsbahn vor den Toren Hannovers lebendig, zumal von Bokeloh aus das Steinhuder Meer nur einen Katzensprung entfernt ist und gehfaule Wasserratten vom Bahnhof Bokeloh aus nur hundert Meter wandern müssen, um in eins der schönsten Freibäder weit und breit zu gelangen.

Wenngleich auch der reguläre Fahrplan der normalspurigen StMB-Strecke heute nur aus zwei Güterzugpaaren montags bis freitags besteht, fahren dennoch unzählige Bedarfszüge zusätzlich für den Kaliverkehr, was sich in der nicht unbeträchtlichen Tonnageleistung auf der Schiene niederschlägt. Bisweilen muß die Bahn von morgens bis abends pausenlos Kaliwaggons rangieren und nach Wunstorf fahren, wobei es von Vorteil ist, daß die Strecke in Richtung Wunstorf Gefälle hat, so daß auch für schwere Züge die relativ leichten Diesellokomotiven ausreichen. Bei Ausfall der eigenen Loks stellt die OHE als Betriebsführerin Leihloks für die StMB.

Nur die Probefahrten der Industrie für Schmalspurfahrzeuge sind auf der verbliebenen StMB- Strecke nicht mehr möglich, seit die dritte Schiene ausgebaut worden ist. Sie waren besonders interessant. Schmalspurbahnen mit einer von der Bundesbahnnormalspur abweichenden Weite sind für die deutsche Lokomotiv- und Waggonbauindustrie von besonderem Interesse für Testfahrten. Zwar verfügt jedes Werk auch über eine kurze Gleisstrecke in der jeweils benötigten Spurweite, für Dauertests aber werden längere Strecken benötigt. Die Schmalspurstrecke der StMB war daher einige Male Schauplatz von Testfahrten mit Triebwagen, die für den Export bestimmt waren.



Sonderzug mit Dampflok „Aue" des Kaliwerks Sigmundshall auf der Normalspurstrecke, 12. 4. 1968





Sonderzug in Wunstorf, Auebrücke 12. 5. 1979



Stadtbahnhof Wunstorf mit Sonderzug

Vornehmlich auf dem Abschnitt westlich von Hagenburg durch den Forst Spießinghol wurden dabei auch Schnellfahrversuche gemacht, wobei Geschwindigkeiten von etwa 90 km/h erreicht wurden. Demgegenüber betrug die normal zugelassene Geschwindigkeit auf der StMB 45 km/h. Für Testfahrten wurden besondere Fahrpläne aufgestellt und besondere Sicherheitsvorkehrungen notwendig.
Bereits Ende der zwanziger Jahre erfolgten auf der StMB Probefahrten mit einem für Südamerika bestimmten Triebwagen. Die Firma Ferro Staal, Essen, setzte 1956 einen für Ecuador in Südamerika bestimmten Schienenbus auf der Bahn ein. Ein paar Jahre später testete die Firma Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter, einen für Pakistan bestimmten Triebwagenzug auf der Bahn. 1969, zu einem Zeitpunkt, als die StMB schon weit und breit die letzte Schmalspurstrecke war, kam schließlich noch ein von der Waggonbaufabrik Uerdingen für Kambodscha bestimmter Doppeltriebwagen bei mehrwöchigen Versuchsfahrten auf der StMB zum Einsatz. Der elegante Schmalspurtriebwagen ließ ein letztes Mal die Diskussion aufflammen, ob nicht der zu diesem Zeitpunkt seit mehr als fünf Jahren eingestellte Schienenpersonenverkehr nach Steinhude wieder belebt werden könne. Den Triebwagen hätten Verfechter der Eisenbahn am liebsten gleich bei der Bahn belassen. Er wurde aber wenig später per Schiff nach Ostasien verfrachtet. Über seinen tatsächlichen Einsatz in dem krisengeschüttelten fernen Land wurde wenig bekannt.
Nicht nur die Ortslagen der Gleise in Wunstorf und Klein Heidorn waren unfallträchtig, auch an anderen Stellen gab es immer wieder Unfälle. Meist blieb es bei Sachschaden, etwa beim Entgleisen von Rollwagen und Rollböcken.



Für Kambodscha bestimmter Doppeltriebwagen, Waggonfabrik Uerdingen



Probefahrt auf der StMB in Wunstorf Stadt

Am 6. April 1944 stießen zwischen Bad Rehburg und Rehburg Stadt ein fahrplanmäßiger Personenzug und ein Güterzug zusammen. Die ordnungsgemäße Benachrichtigung für das Zugpersonal war unterlassen worden und der Personenzug fuhr vor der in Bad Rehburg vorgesehenen Kreuzung ab. Beim Zusammenstoß erlitt das Zugperso-



und in Klein Heidorn im Jahre 1969

nal Verletzungen, ein polnischer Bremser im Güterzug kam zu Tode. Am 23. Februar 1957 stießen am Morgen gegen 7.30 Uhr der planmäßige Personenzug 5, bestehend aus dem T 58 und drei Personenwagen, und eine von Dampflok 27 geführte Rangiereinheit wegen falscher Weichenstellung zusammen. Zahlreiche Reisende erlitten Verletzungen. Die Triebfahrzeuge wurden schwer beschädigt, aber wieder instand gesetzt. Die Dampflok blieb übrigens die letzte im Bestand der Bahn. Ansonsten gab es immer wieder Zusammenstöße mit Kraftfahrzeugen, darunter jenen am Überweg unmittelbar hinter der Ausfahrt von Bad Rehburg, dem zwei Männer im Jahre 1957 zum Opfer fielen.

Die gefährlichste Ecke insgesamt aber war natürlich die Ortsdurchfahrt Klein Heidorn, obwohl die Züge dort auf 15 km/h beschränkt waren. Dutzende von kleineren Zusammenstößen und Beinaheunfällen geschahen dort. Und manchmal blockierten auch nur Fahrzeuge den Gleiskörper, so daß die Züge nicht vorbei konnten. Klein Heidorn blieb bis zum Schluß eine berüchtigte Ecke. Nach Ausbau der Straße allerdings ist es andererseits nicht unbedingt gefahrlos für die Verkehrsteilnehmer geworden.



Unfall am 4. April 1944 zwischen Rehburg und Bad Rehburg, als ein Personenzug und ein Güterzug zusammenstießen



Zusammenstoß zwischen Dampflok 27 und T 58 in Wunstorf West, 23. 2. 1957



Die Dampflokomotive hatte ein verbogenes Führerhaus, blieb aber sonst heil und nach diesem Vorfall noch ein halbes Jahrzehnt betriebsfähig



OHE-Lok 602 auf der Werksanschlußbahn des Kaliwerks Sigmundshall, 3. 3. 1977

Leihlokomotiven bei der StMB



Von der OHE geliehene Lokomotive 400 061 in Wunstorf West, 4. Januar 1979



OHE-Leihlok 23 042 mit Güterzug nach Bokeloh an der Ausfahrt in Wunstorf West, 23. 3. 1979

Fahrpläne der StMB

Kleinbahnen 209

km			31/1	33/3		F 35●	W 35●	37/11
km	Mesmerode	Ab	7·28	10·11	...	1·51	2·18	7 12
0,5	Bokeloh		7·35	10·18	...	1·54	2·25	7 22
4,5	Wunstorf Stadt		7·53	10·36	...	2· 7	2·40	7 40
6,5	Wunstorf Bf 110	An	7·58	10·41	...	2·11	2·44	7 45

● ab und bis Güterbf in Wunstorf

Wunstorf–Uchte (Wunstorf)

km			Z 2	Z 4	Z 10	Z 6	Z 12	Z 8
km	Wunstorf Bf 110. ⊙	Ab	6 24	8·39	11·12	2 0	3·44	8 28
2,0	Wunstorf Stadt		6·30	8·45	11·18	2· 6	3·50	8 34
3,9	Klein Heidorn		6·36	8·51	11·24	2·12	3·56	8 40
6,6	Großenheidorn Bf		6·45	9· 0	11·33	2·21	4· 5	8 49
8,4	Steinhude		6·51	9· 6	11·39	2·27	4·11	8 55
12,1	Hagenburg		7· 1	9·16	11·49	2·37	4·21	9 5
17,0	Wiedenbrügge		7·15	9·29	12· 2	2·50	4·34	9 18
18,5	Winzlar		7·19	9·33	12· 6	2·54	4·38	9 22
20,8	Rehburg Bad ⊙	An	7·25	9·39	12·12	3· 0	4·44	9 28
		Ab	7·29	9·44	...	3· 5	4·50	9 33
24,4	Rehburg Stadt		7·39	9·54	...	3·15	5· 0	9 43
27,5	Hormannshausen		7·46	10· 1	...	3·22	5· 7	9 50
30,4	Loccum		7·57	10·13	...	3·34	5·14	10 2
36,8	Leese		8·13	10·29	...	3·50	An	10 18
40,0	Stolzenau ⊙	An	8 22	10·38	...	3·59	...	10 27
		Ab	8·24	12·11	Z 14	4· 0	...	10 30
42,9	Böthel		8·31	12·18		4· 7	...	10 37
46,8	Nendorf		8·41	12·28		4·17	...	10 47
52,4	Uchte 126e. 209M ⊙	An	8·53	12·40		4 29	...	10 59

km			Z 1	Z 3	Z 9	Z 5	Z 11	Z 7
km	Uchte 126e. 209M ⊙	Ab	...	7·41	...	1·31	...	6 34
5,6	Nendorf		...	7·54	...	1·44	...	6 47
9,5	Böthel		...	8· 3	...	1·53	...	6 56
12,4	Stolzenau	An		8·10	...	2· 0	...	7 3
		Ab	5 57	8 40	...	2· 2	...	7 6
15,6	Leese		6· 7	8·50	...	2·12		7 16
22,0	Loccum		6·27	9·10	...	2·32	6 10	7 36
24,9	Hormannshausen		6·34	9·17	...	2·39	6 17	7 43
28,0	Rehburg Stadt		6·42	9·25	...	2·47	6 25	7 51
31,6	Rehburg Bad ⊙	An	6·52	9·35		2·57	6 35	8 1
		Ab	6·57	9·40	12·17	3· 4	6 41	8 6
33,9	Winzlar		7· 3	9·46	12·23	3·10	6 47	8 12
35,4	Wiedenbrügge		7· 8	9·51	12·28	3·15	6 52	8 17
40,3	Hagenburg		7·22	10· 5	12·41	3·28	7 5	8 30
44,0	Steinhude		7·32	10·15	12·51	3·39	7 19	8 44
45,8	Großenheidorn Bf		7·38	10·21	12·57	3·45	7 25	8 50
48,5	Klein Heidorn		7·47	10·30	1· 6	3·56	7 34	8 59
50,4	Wunstorf Stadt		7·53	10·36	1·12	4· 2	7 40	9 5
52,4	Wunstorf Bf 110. ⊙	An	7·58	10 41	1·17	4· 7	7 45	9 10

⊙ Außerdem:

		Z 16				Z 13	Z 15	
...	...	8 0	Ab	Stolzenau	An	9·44	9 19	...
...	...	8 29	An	Uchte	Ab	9·15	8 50	...

Ferner F u. Mi bis 31/8: ab Wunstorf Bf 7 20, an Rehburg Bad 8 34 — R ab 9 40, an 10 49

Fahrplan 1914

Fahrplan 1927

2356 Wunstorf (—Mesmerode)—Uchte. Zwischenstation: 17 Wiedenbrügge

											km														
..	6·43	7·33	8·25	9·15	11·05	14 10	15 20	17·15	18 30	20·10	km	ab **Wunstorf** Bf. . an	W6 53	W· 11	7·56	F8 47	10 14	11·41	13·55	F14 3	W16 10	16·10	19·54	21·29	22·00	...
...	↓	W7·28	↓	F9 26	↓	W14 21	↓	↓	↓	20·41	2	ab Wunstorf-Stadt . an	↑	8·06	↑	↑	F10·04	↑	↑	↑	16 05	↑	↑	21·24	↑	...
...		7·47		6 38		14 32				20·51	6	Y Bokeloh		7·56			9·57				15 44			21·14		...
...		W7·49		F9 40		W14 35				20·53	7	an Mesmerode . . . ab		7·52			F9 55				15 40			21·10		...
...	6 48	...	»	9·21	»	14 16	15 25	17·20	18 36	20·18	2	ab Wunstorf Stadt an	W6 48	...	7·51	F8 42	10 09	11·36	»	F14·28	.	16·06	19·49	20·16	»	..
...	7 02	—	»	9·35	11·21	14 30	»	17·32	18 50	20·32	7	Grossenheidorn	6 33	.	7·36	8·24	9·55	11·22	»	14·10	...	15·50	19·34	20·01	»	..
...	7 08	...	8·46	9·42	11·26	14 37	15 43	17·37	18 56	20·38	9	Steinhude . .	W6 28	...	7·30	8·19	9·50	11·16	13·44	14·05	...	15·44	19·29	19·56	21·40	
...	7 18	W	8·55	9·52	11·35	14 47	15 52	—	19 05	20·47	13	Hagenburg	...	...	7·19	...	9·30	11·06	13·25	c	...	15·33	19·18	19·45	21·30	...
..	7 43	6 51	...	10 20	11·58	15 15	16 11	F19 10	...	21·14	21	Rehburg Bad . . .	...	...	6·56	...	...	10·44	13·06	...	...	15·10	18·54	...	21·10	...
...	7 54	7 06	...	10 30	12·07	15 24	...	19 19	...	21·22	25	Rehburg Stadt .	...	...	6·42	...	...	10·31	12·53	...	...	14·57	18·40	...	F20 56	...
...	8 12	7 33	..	10 48	12·20	15 42	...	19 36	...	21·41	31	Loccum	...	...	6·28	...	...	10·16	12·40	...	...	14·43	18·24	...	20 42	...
...	8 27	7 50	...	11 03	...	15 57	...	F19 52	...	21·56	37	Leese	...	...	6·09	...	...	9·57	...	...	...	14·24	18·05	...	20 23	...
...	8 36	8 00	...	11 12	...	16 06	...	F20 00	...	22·04	40	Stolzenau . . .	...	...	6·01	...	...	9·49	...	...	...	14·15	17·57	...	F20 15	...
...	8 52	...	...	11 28	...	16 22	...	...	...	22·21	47	Y Nendorf	...	...	5·46	...	...	9·33	...	...	...	13·54	17·40	...	...	...
...	9 05	...	...	11 41	...	16 35	...	...	...	22·34	53	an **Uchte 2375** . . ab	...	...	5·32	...	...	9·20	...	...	...	13·30	17·27	...	...	...

⊡ **Ausserdem** ohne Halt auf den Zwischenstationen

F6·20	F7 48	F9 10	F12 36	F13 35	F14 50	F16 25	F21 19	ab Wunstorf Bf. an	b7 18	F13·22	F17 09	18 20	F19 45	F21 51	c22 22	...
b	c	h	c	c	d	c	c21 35	Y Grossenheidorn Y	7 02	c	c	»	h	c21 35	22·02	...
F6·40	8·08	9·30	12 56	13 55	15 10	16 45	F21 40	an Steinhude . . ab	F6 55	F13·02	F16 49	18 00	F19 25	F21 30	F21 56	...

b vom 3/7 bis 28/8. c bis 4/9.
d vom 5/6 bis 28/8. h bis 18/9.

Fahrplan 1932

Haltestellen: 13) Hagenburg, 47) Neudorf. **Wunstorf—Stolzenau—Uchte u. zur. (Kb.)** **Ferner 8 Haltepunkte.**

—	6·52	—	9·22	S 11 09	13 57	14 38	—	18 35	—	20·56	—	K	ab **Wunstf.Bf.** ‡▲ an	8·02	10 55	13 48	15 33	16 15	18 18	—	18·18	19 45	—	20·43	S22·55
--	6·57	—	9·28	11 14	14 03	15 03	S	18 40	—	21·01	—	2	Wunstf.-St.	7·57	10 50	13 43	15 28	16 10	18 13	S	18·13	19 40	vS	20·38	22·50
W.	7·17	—	9·48	11 32	14 23	15 19	15 20	19 00	S	21·21	—	9	Steinhude ‡▲	7·38	10 31	13 24	15 06	15 52	17 50	17 50	17·55	19 20	20·18	20·20	22·32
6·35	7·52	⊥	10 24	12 02	14 59	Sa	15 51	19 31	19·35	21·57	—	21	Rehbg.-Bad	7·06	9·57	12 53	14 35	Sa	W	17 20	vS	18 45	19·48	⊚	22·00
7·00	8·03	--	10 33	—	15 09	u. S	—	—	19·44	22·06	—	25	Rehbg.-St.	6·53	9·44	S	14 21	—	außer Sa.	—	u. S	18 31	—	—	21·46
7·28	8·20	S	10 51	W	15 26	—	—	—	20·02	22·24	—	31	Loccum	6·39	9·31	—	14 07	—		—	—	18 16	—	—	21·32
7·47	8·35	⌐	11 06	¬	15 41	—	—	—	20·17	22·39	—	37	Leese	6·20	9·12	—	13 47	—		—	—	17 56	—	—	21·13
7·55	8·43	11 15	11 14	11 15	15 50	—	—	—	20·25	22·48	—	40	Stolzenau ▲ ‡	6·12	9·04	—	13 39	—		—	—	17 48	—	—	21·05
—	—	11 43	—	11 53	16 18	—	—	—	—	23·16	—	52	an **Uchte** ▲ ab	—	8·35	—	o13 30	—		—	—	17 19	—	—	—

▲Zwsch. Stolzenau u. Uchte besteht Kraftwagenverkehr, welcher unmittelbar Anschluss an die Züge hat. Ausserdem Kraftwagenverkehr zwischen Wunstorf und Steinhude. ⊚ bis 13. VIII. tägl., dann vS u. S. o fährt S 10 Min. später ab.

‡							
Wunstorf ab	S 7·46	—	S 8·15	—	S 13 00	vS 17 20	—
Steinhude an	8·07	—	8·36	—	13 22	17 44	—
Steinhude ab	W 6·18	—	S 8·44	—	S 14 10	S 21·30	—
Wunstorf an	6·41	—	9·06	—	14 34	21·53	—

Fahrplan 1933/34

259a Wunstorf-Steinhude-Uchte (Steinhuder Meerbahn) Züge 2.3. Kl.

km																				
	Bremen Hbf 88	ab	:0.04	...	...	...	w5.55:		8.04	8.20:	11.03:	11.03	...	11.52:	13.34	15.38	15.07	17.30:	19.05	21.45
	Hannover Hbf 91a	ab	1.00	6.06	7.00	7.28	8.00	9.00		10.27	12.07	12.24	13.17	w14.0F	15.04	16.42	17.48	19.30	20.07	23.15
	Wunstorf 91a, 259b	ab	1.37	w6.46	S7.39	S8.02	8.22	9.25	S10.07	11.06	S12.35	S13.04	14.05	w14.52	15.48	17.20	w18.35	w20.12	x20.55	23.47
2.0	Wunstorf Stadt		1.43	6.51	x7.44	8.07	8.27	9.31	10.12	11.11		13.09	14.11	14.57	15.56	17.26	18.41	20.18	21.01	23.52
3.9	Klein Heidorn		1.47	x6.55	7.50	8.12	x8.32	9.37	10.17	11.17		13.14	14.17	x15.01	16.01	x17.30	18.47	20.23	x21.07	x23.56
6.6	Großenheidorn		1.52	7.00	7.57	8.19	8.38	9.44	10.24	11.23	12.45	13.21	14.25	15.07	16.06	17.36	18.54	20.30	21.14	0.02
8.4	**Steinhude**	an	1.57	7.04	8.01	S8.24	8.43	9.49	S10.28	11.27	S12.50	S13.26	14.30	15.11	16.11	17.40	18.59	20.35	21.19	0.05
		ab	(Kraftwagen)	7.05	8.02	ab 10. V. 34	(Kraftwagen) ab 10. V. 34	9.51	(Kraftwagen) ab 10. V. 34	11.28	(Kraftwagen) ab 10. V. 34	ab 10. V. 34	14.31	15.12	(Kraftwagen)	(Kraftwagen)	19.00	20.36	S21.20	0.06
12.2	Hagenburg (Sch. L.)			7.12	8.10			10.00		11.36			14.41	15.20	...		w19.09	20.45	21.29	0.14
16.2	Schmalenbruch		nS	7.20	8.18			x10.10		x11.44			14.51	x15.28	...	vS	an	20.54	21.38	x0.22
17.0	Wiedenbrügge (Sch. L.)		...	7.23	8.21			10.12		x11.46			14.54	x15.30	...	bis 28. V. u. ab 28. IX. 34	...	20.56	21.41	0.24
18.5	Winzlar		...	x7.26	x8.25			10.16		x11.49			14.58	x15.33	...		...	20.59	21.44	0.27
20.8	**Bad Rehburg**		...	7.33	8.34			10.26		11.54			S15.09	15.40	...		...	21.09	21.55	0.32
24.3	Rehburg Stadt		...	7.40	8.44	...		10.36		an		...	15.18	15.48	...		...	21.18	22.04	vS u S
27.1	Hormannshausen		...	x7.45	|	...	...	x10.42	...	...	...	...	x15.24	x15.54	...		...	x21.24	x22.10	...
30.4	**Loccum** Klbf 97k		...	7.54	9.01	...	...	10.54	...	...	...	...	15.35	16.02	...		...	21.36	22.21	...
37.0	Leese		...	8.08	9.16	...	...	11.08	...	...	...	...	15.49	16.16	...		...	21.50	22.35	...
38.1	Leese-Stolzenau Reichsb 92h		...	x8.10	x9.18	...		x11.10	...	...	...	...	|	|	...		...	|	|	...
40.2	**Stolzenau** (Wes.)	an	...	8.15	9.24	...	┌	11.16	...	...	...	...	15.57	16.23	...		...	w21.58	22.43	...
		ab	...	8.16	9.25	...	S11.17	w11.20	...	...	...	...	15.58	16.24	...	...	...	vS21.59	22.44	...
43.1	Bothel		...	x8.22	x9.31	...	x11.23	x11.26	...	...	...	...	x16.04	x16.30	...	...	...	x22.05	x22.50	...
44.6	Alterkamp		...	x8.25	x9.34	...	x11.26	x11.29	...	...	...	...	16.07	x16.33	...	...	...	x22.08	x22.53	...
46.9	Nendorf (Kr. Nienburg)		...	x8.30	9.40	...	11.31	11.40	...	...	...	...	16.13	16.39	...	...	...	x22.14	x22.59	...
52.7	**Uchte** Klbf 97g, h		...	w8.42	S9.53	...	S11.43	w11.53	...	...	...	...	S16.26	w16.51	...	...	...	vS22.27	S23.12	...
	Minden Hbf 97h	an		w10.21			S14.18	w14.18					19.52	19.52						

Minden Hbf 97h	ab	...	...	...	...	...	...	...	w7.12	...	w10.49	...	...	...	S15.05	...	w17.00	...	
Uchte Klbf 97g, h		...	...	...	nS5.46	...	...	S8.36	w9.00	...	w13.03	S13.17	...	...	S17.25	...	w18.34	...	S20.27
Nendorf (Kr. Nienburg)		...	...	...	x5.59	...	...	8.50	9.13	...	13.22	13.30	...	...	17.38	...	18.46	...	20.40
Alterkamp		...	...	...	x6.04	...	...	x8.56	x9.17	...	x13.28	x13.35	...	...	x17.44	...	x18.51	...	x20.46
Bothel		...	...	...	x6.07	...	...	x8.59	x9.20	...	x13.31	x13.38	...	...	x17.47	...	x18.54	...	x20.49
Stolzenau (Wes.)	an	...	...	...	nS6.13	...	...	9.05	9.26	...	13.37	13.43	...	...	17.53	...	18.59	...	20.54
	ab	...	...	...	w6.14	...	...	9.06	9.27	...	13.40	13.44	...	...	17.54	...	19.00	...	20.55
Leese-Stolzenau Reichsb 92h		...	...	...	x6.19	...	...	x9.11	x9.31	...	|	|	...	...	|	...	|	...	|
Leese		...	...	...	6.22	...	...	9.15	9.34	...	13.49	13.52	...	...	18.02	...	19.07	...	21.03
Loccum Klbf 97k		...	...	...	6.41	...	...	9.33	9.50	...	14.10	14.12	...	...	18.21	Werktags bis 28. V. und ab 28. IX. 34	19.23	...	21.23
Hormannshausen		...	...	...	x6.47	...	...	x9.40	x9.56	...	x14.17	14.18	...	...	S18.27		19.29	...	x21.29
Rehburg Stadt		...	...	...	6.54	...	(Kraftwagen)	9.46	10.02		w14.24	S14.25	...	...	18.36		19.35	...	21.36
Bad Rehburg		...	nS5.51	...	7.07	S7.12	ab 10. V. 34	9.59	10.10	12.02	14.38	←	...	...	18.50		19.44	...	21.50
Winzlar		...	5.56	...	7.13	7.17		10.04	10.17	x12.07	14.44	...	...	...	18.56		x19.49	...	21.56
Wiedenbrügge (Sch. L.)		...	5.59	...	7.17	7.20		10.08	10.20	x12.11	14.48	...	...	...	19.01		19.52	...	21.59
Schmalenbruch		...	6.00	...	7.20	7.22		10.11	10.22	x12.13	14.51	(Kraftwagen)	...	...	x19.03		x19.54	...	x22.01
Hagenburg (Sch. L.)		...	6.08	(Kraftwagen)	7.29	7.30		10.20	10.30	12.22	15.01	a	...	...	19.13		20.02	...	22.10
Steinhude	an	...	nS6.16		7.37	7.37		10.29	10.38	12.30	15.10		...	...	19.22		20.10	...	22.19
	ab	...	w6.18	nS7.05	7.38	7.38	8.42	10.30	10.39	12.32	15.12	16.39	17.44	...	19.24	...	20.11	...	22.20
Großenheidorn		...	6.23	7.10	7.42	7.42	8.47	10.35	10.43	12.36	15.17	16.43	17.48	...	19.29	...	20.15	...	22.25
Klein Heidorn		...	6.29	7.15	7.50	7.50	8.54	10.42	10.49	x12.42	15.24	16.48	x17.53	...	19.36	...	x20.23	...	22.32
Wunstorf Stadt		...	6.33	7.20	7.56	7.56	9.00	10.48	10.53	12.48	15.30	16.53	17.58	...	19.43	...	20.27	...	22.38
Wunstorf 91a, 259b	an	...	w6.38	nS7.28	w8.01	S8.01	9.05	S10.53	w10.57	12.53	15.35	17.00	18.06	...	19.48	...	w20.32	...	S22.45
Hannover Hbf 91a	an	...	w7.20	8.47	8.47	8.47	:9.50	11.40	11.40	13.39	16.20	17.17	18.42	...	20.34	...	w21.17	...	23.16
Bremen Hbf 88	an	...	w9.26	..	9.45	9.45	11.36	13.51	13.51	16.39	19.00	:19.51	...	...	22.49	...	:22.58	...	...

259b Wunstorf-Mesmerode (Steinhuder Meerbahn Kraftfahrlinie)

ab Wunstorf Bf 91a an
13 Bokeloh (259b)
Mesmerode
an Auhagen ab

Niedersächsisches Landesverwaltungsamt – Eisenbahn – in Hannover
Steinhuder Meer-Bahn GmbH in Wunstorf

215b Wunstorf – Steinhude – Bad Rehburg – Stolzenau / Bokeloh

(Schmalspurbahn) Alle Züge nur 2. Kl.

km	km	Station																		
		Hannover Hbf 212b ab	...	...	6.13	8.10	...	...	...	...	13.25	...	...	a 17.22	...	...	19.32	...	22.10	...
		Zug Nr			✕52	†52					56			✕58			60		†62	
–	0,0	Wunstorf ab	...	...	✕7.04	†8.32	...	...	...	...	14.05	...	...	✕17.50	...	...	20.10	...	†23.15	...
–	2,0	Wunstorf Stadt	...	...	7.08	8.36	...	...	...	...	14.09	...	...	17.54	...	...	20.14	...	23.19	...
–	6,0	Bokeloh an	...	...	✕7.16	†8.45	...	...	...	...	14.17	...	...	✕18.03	...	...	20.23	...	†23.28	...
		Hannover Hbf 212b ab	...	6.13	...	8.21 †8.28	11.24	Sa 13.02	...	13.25	...	16.51	16.51	...	17.36	a 18.24	19.32	✕22.32	...	23.46
		Zug Nr		2		4	6	Sa 30	🚌	8		†40	✕32		10	✕22	12	✕14		16
0,0		Wunstorf 212b, 214, 215 ab	...	6.46	...	9.05	11.47	Sa 13.28	...	14.10	...	†17.15	✕17.15	...	18.04	✕19.02	20.06	✕22.55	...	a 0.10
2,0		Wunstorf Stadt 🚌	...	6.49	...	9.09	11.51	13.32	...	14.14	...	17.19	17.19	...	18.08	19.06	20.10	23.00		0.14
4,0		Klein Heidorn 🚌	...	6.55	...	9.15	11.56	13.38	...	14.21	...	17.26	17.26	...	18.14	19.12	20.16	23.06	...	0.20
6,6		Großenheidorn 🚌	...	7.01	...	9.22	12.03	13.44	...	14.28	...	17.32	17.32	...	18.19	19.18	20.22	23.13	...	0.26
8,4		**Steinhude**	...	7.06	...	9.26	12.07	13.48	...	14.33	...	17.36	17.36	...	18.23	✕19.22	20.27	23.17	...	0.30
10,4		Altenhagen (Schaumb.-Lippe)	...	7.10	...	9.30	12.11	13.52	...	14.37	...	17.40	17.40	...	18.28	an	20.31	23.21	...	0.35
12,2		Hagenburg (Schaumb.-Lippe)	...	7.16	...	9.35	12.16	Sa 13.57	...	14.42	...	17.45	✕17.45	...	18.32	...	20.36	23.25	...	0.41
16,2		Schmalenbruch	...	7.24	...	9.43	12.24	an	...	14.51	...	17.55	an	...	18.42	...	20.44	23.33	...	0.49
17,0		Wiedenbrügge (Schaumb.-L.)	...	7.27	...	9.45	12.26	...	...	14.53	...	17.57	...	...	18.44	...	20.46	23.35	...	0.51
18,5		Winzlar	...	7.31	...	9.48	12.29	...	...	14.56	...	18.00	...	...	18.47	...	20.49	23.38	...	0.54
20,8		**Bad Rehburg**	...	7.40	...	9.55	12.36	...	14.17	15.05	...	18.07	...	...	18.57	...	20.55	23.44	...	1.00
24,3		**Rehburg** Stadt an	...	7.49	...	10.03	12.44	...	14.27	15.14	...	†18.15	...	...	19.05	...	21.03	✕23.52	...	a 1.08
		Autobusverkehr	🚌	🚌			🚌			🚌		🚌			🚌		🚌			
20,8		**Bad Rehburg** ab	✕6.57	8.09	...	...	12.38	...	...	15.04	...	†18.10	...	...	✕18.57	...	†21.10	...	...	...
24,0		Münchehagen 214c	7.05	8.18	...	...	12.47	...	...	15.11	...	18.18	...	...	19.05	...	21.18	...	...	...
26,8		Loccum 214c	7.13	8.25	...	...	12.54	...	...	15.16	...	18.25	...	...	19.12	...	21.25	...	...	...
33,0		Leese	7.22	8.34	...	...	13.03	...	...	15.26	...	18.34	...	...	19.21	...	21.34	...	...	...
33,4		Leese-Stolzenau Bf 214b, c	7.25	8.37	...	...	13.07	...	...	15.29	...	18.37	...	...	19.24	...	21.37	...	...	...
35,8		**Stolzenau** (Weser) an	✕7.32	8.44	...	...	13.13	...	...	15.35	...	†18.45	...	...	✕19.32	...	†21.45	...	...	...

a = verkehrt ✕ außer Sa a = verkehrt nach †

Am 27. XII. verkehren die Züge wie an Sonn- und Feiertagen

Niedersächsisches Landesverwaltungsamt – Eisenbahn – in Hannover
Steinhuder Meer-Bahn GmbH in Wunstorf

215b Stolzenau – Bad Rehburg – Steinhude – Wunstorf / Bokeloh

(Schmalspurbahn) Alle Züge nur 2. Klasse

km	Station																				
km	*Autobusverkehr*				🚌		🚌	🚌		🚌			🚌						🚌		
0,0	**Stolzenau** (Weser) ab	...	...	...	✕5.55	...	✕7.34	10.00	...	13.40	...	...	15.40	...	...	...	...	...	19.50	...	...
2,4	Leese-Stolzenau Bf 214b, c	...	...	...	6.01	...	7.40	10.09	...	13.47	...	...	15.46	...	...	...	...	...	19.57	...	...
2,8	Leese	...	...	...	6.04	...	7.43	10.12	...	13.50	...	...	15.49	...	...	...	...	...	20.00	...	...
9,0	Loccum 214c	...	...	...	6.14	...	7.51	10.21	...	13.59	...	...	15.59	...	...	...	...	...	20.09	...	...
11,8	Münchehagen 214c	...	...	...	6.19	...	7.58	10.28	...	14.06	...	...	16.04	...	...	...	...	...	20.16	...	...
15,0	**Bad Rehburg** an	...	...	...	✕6.26	...	✕8.06	10.36	...	14.14	...	...	16.11	...	...	...	...	...	20.24	...	...
	Zug Nr	✕1		3	5	🚌	7	9	11		Sa 31	🚌	13		✕33	†41	✕23		15		
11,8	**Rehburg** Stadt ab	✕4.39	...	a 5.27	6.22	✕6.45	8.00	10.34	12.48	...	...	14.45	16.04	...	...	†18.20	...	...	20.20	...	...
15,0	**Bad Rehburg**	4.49	...	5.38	6.33	✕6.55	8.09	10.45	12.57	...	...	14.55	16.14	...	...	18.31	...	...	20.30	...	...
17,7	Winzlar	4.54	...	5.44	6.39	an	8.15	10.51	13.03	...	...	an	16.20	...	...	18.37	...	...	20.36	...	...
18,8	Wiedenbrügge (Schaumb.-L.)	4.57	...	5.47	6.42	...	8.18	10.54	13.06	...	...	...	16.23	...	...	18.40	...	...	20.39	...	...
19,6	Schmalenbruch	4.59	...	a 5.49	6.44	...	8.20	10.56	13.08	...	...	...	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	20.44	...	...
23,6	Hagenburg (Schaumb.-Lippe)	5.07	...	5.58	6.55	...	8.29	11.05	13.17	...	Sa 14.00	...	16.37	...	✕17.50	18.52	...	...	20.54	...	...
25,4	Altenhagen (Schaumb.-Lippe)	5.11	...	6.02	7.00	...	8.33	11.09	13.21	...	14.04	...	16.41	...	17.54	18.58	...	...	20.59	...	...
27,4	**Steinhude**	5.16	...	6.07	7.06	...	8.37	11.14	13.25	...	14.09	...	16.47	...	17.59	19.03	✕19.25	...	21.05	...	...
29,2	Großenheidorn 🚌	5.20	...	6.10	7.10	...	8.42	11.19	13.30	...	14.13	...	16.51	...	18.03	19.07	19.29	...	21.09	...	...
31,8	Klein Heidorn 🚌	5.26	...	6.16	7.16	...	8.48	11.25	13.38	...	14.21	...	16.59	...	18.14	19.14	19.35	...	21.16	...	...
33,8	Wunstorf Stadt 🚌	5.32	...	6.21	7.23	...	8.53	11.30	13.43	...	14.26	...	17.05	...	18.20	19.21	19.41	...	21.22	...	...
35,8	**Wunstorf** 212b, 214, 215 an	✕● 5.36	...	● 6.25	7.27	...	8.58	11.34	13.48	...	Sa 14.31	...	● 17.10	...	✕● 18.24	†19.25	✕● 19.45	...	21.26	...	
	Hannover Hbf 212b an	✕6.21	...	✕7.20	7.53	...	9.20	12.17	14.12	...	15.13	...	17.52	...	19.45	20.00	20.34	...	22.05	...	
	Zug Nr		✕51	✕53		†53				57				✕59				51			†61
0,0	**Bokeloh** ab	...	✕5.54	✕7.19	...	†8.48	...	...	...	14.20	...	...	...	✕18.05	...	...	...	20.25	...	...	23.30
4,0	Wunstorf Stadt		[illegible]	7.27		8.57	...	...	...	14.29	...	...	...	18.14	...	...	...	20.34	...	...	23.39
6,0	**Wunstorf** an	...	✕6.07	✕7.31	...	● †9.01	...	...	...	14.33	...	...	...	✕● 18.18	...	...	...	20.38	...	...	[illegible]
	Hannover Hbf 212b an	...	✕6.43	7.53	...	9.45	...	...	...	15.13	...	...	...	✕18.59	...	...	...	21.38	...	...	...

a = verkehrt an † und nach †

Kein Anschluß: ● an **D** 105 nach Hannover – Braunschweig ● an 1125 nach Hannover ● an **D** 184 nach [illegible] ● an 1145 nach Hannover und an **E** 645 nach Wilhelmshaven ● an 2756 nach Hannover ● an **D** 1?3 nach [illegible] ● an **D** 124 nach Düsseldorf

Am 27. XII. verkehren die Züge wie an Sonn- und Feiertagen

Fahrplan Sommer 1962

215 f Stolzenau – Bad Rehburg – Steinhude – Wunstorf und **Bokeloh – Wunstorf**

Osthannoversche Eisenbahnen AG, Celle — Alle Züge nur 2. Klasse

km — *Steinhuder Meer-Bahn GmbH in Wunstorf*				301				X 303	X 305		† 305	X 307	Sa 309		† 309	309	† 311	313	313	
0,0 **Stolzenau** (Weser) ab	...	...	...	e 5.58	...	...	...	X 7.36	X 9.52	...	† 12.15	X 13.30	Sa 15.27	...	† 16.30	a 17.20	X 18.02	a 18.50	c 20.00	...
2,4 Leese-Stolzenau Bb 214f.	...	...	...	6.04	...	...	...	7.42	9.58	...	12.21	13.36	15.33	...	16.36	17.26	18.08	18.56	20.06	...
2,8 Leese	...	...	...	e 6.08	...	...	...	7.46	10.02	...	12.25	13.40	15.37	...	16.40	17.30	18.12	19.00	20.10	...
9,0 Loccum 214g	...	...	...	X 6.16	...	...	...	7.54	10.10	...	12.33	13.48	15.45	...	16.48	17.38	18.20	19.08	20.18	...
11,8 Münchehagen 214g	...	...	...	6.22	...	...	...	8.00	10.16	...	12.39	13.54	15.51	...	16.54	17.44	18.26	19.14	20.24	...
15,0 **Bad Rehburg** Bahnhof an	...	...	...	X 6.28	...	...	...	X 8.05	X 10.22	...	† 12.45	§ 14.00	Sa 15.57	...	§ 17.00	a 17.50	X 18.32	a 19.20	c 20.30	...
18,2 **Rehburg** Stadt Ratskeller an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	X 14.12	...	...	† 17.10	...	...	...	...	...
km Bahn / km Bus — Zug Nr / Fahrt Nr	1	X 101	X 3	X 5	† 103 ●	† 7 ■	X 13609	X 103	X 105	† 9	X 107	† 11	13617	Sa 13617	109	13	† 41	X 111	† 15	Sa 113
— 0,0 **Rehburg** Ratskeller ab	...	X 4.25	...	...	† 6.25	...	(ab Steinhude-Strandbad)	X 7.57	X 10.14	...	X 12.26	...	(ab Steinhude-Strandbad)	(ab Steinhude-Strandbad)	(ab Steinhude-Strandbad)	...	...	X 19.19	...	Sa 21.22
0,0 0,9 **Rehburg** Stadt	...	4.27	...	X 6.24	6.27	† 6.30		7.59	10.16	† 10.30	12.28	† 12.38				15.49	† 18.29	19.21	† 21.20	21.24
3,5 4,6 **Bad Rehburg**	...	4.35	...	6.35	6.35	6.40		8.08	10.25	10.39	12.37	12.48				16.00	18.38	19.28	21.31	21.32
5,8 6,8 Winzlar	...	4.39	...	6.40	6.39	6.45		8.12	10.30	10.43	12.42	12.53				16.05	18.43	19.32	21.37	21.36
7,3 8,3 Wiedenbrügge (Sch-L).	...	▲4.42	...	6.43	▲6.42	6.48		▲8.15	▲10.34	10.48	▲12.46	12.56				16.10	18.46	▲19.35	21.40	▲21.39
8,1 9,2 Schmalenbruch	...	4.44	...	6.45	6.44	6.50		8.17	10.36	10.50	12.48	12.58				16.12	18.48	19.37	21.42	21.41
12,1 13,0 Hagenburg (Schaumb-L)	...	▲4.50	X 5.56	6.54	▲6.50	6.58		▲8.23	▲10.42	10.58	▲12.54	13.06				16.20	18.56	▲19.43	21.50	▲21.47
13,9 14,4 Altenhagen (Schaumb-L)	...	▲4.54	5.59	6.58	▲6.54	7.02		▲8.27	▲10.48	11.02	▲13.00	13.10				16.24	19.00	▲19.46	21.55	▲21.50
15,9 16,7 **Steinhude**	...	▲4.59	6.04	7.04	▲7.00	7.07	X ▲8.13	▲8.33	▲10.54	11.07	▲13.05	13.15	■ ▲13.26	Sa ▲14.10	a 14.33	16.30	19.05	▲19.51	22.00	▲21.55
17,7 19,0 Großenheidorn	a 5.10	▲5.07	6.09	7.09	▲7.07	7.12	▲8.25	▲8.41	▲11.01	11.12	▲13.13	13.20	▲13.37	▲14.21	▲14.45	16.35	19.10	▲19.56	22.04	▲22.00
20,3 21,9 Klein Heidorn	5.15	5.14	6.14	7.15	7.13	7.17	8.31	8.48	11.08	11.17	13.20	13.25	13.43	14.27	14.51	16.40	19.15	20.01	22.09	22.06
22,3 24,0 Wunstorf Stadt	5.22	5.18	6.21	7.22	7.18	7.24	8.35	8.53	11.13	11.24	13.25	13.32	13.47	14.31	14.55	16.47	19.22	20.05	22.16	22.11
24,3 26,4 **Wunstorf** 214, a. 215 an	a 5.26	X 5.25	X 6.25	X 7.26	† 7.25	† 7.28	X 8.40 ●	X 9.00	X 11.20	† 11.28	X 13.32	† 13.36	a 13.53 ●	Sa 14.37	a 15.02	16.51	† 19.26	X 20.12	† 22.20	Sa 22.18
Hannover Hbf 214a an	...	*X 6.10*	*a 7.06*	*X 7.15*	...	**7.53**	**9.17**	*9.50*	*12.17*	*12.17*	...	**14.00**	*14.55*	...	**15.43**	*b 17.27*	**19.56**	**20.46**	**22.45**	**22.45**
Zug Nr		X 51	X 53		Die Zug- und Busverbindungen des ermäßigten Ausflugsverkehrs finden Sie in einem besonderen Prospekt, der bei den beteiligten Fahrkartenausgaben und DER-Reisebüros kostenlos erhältlich ist							57	X 59				† 61			
— 0,0 **Bokeloh** ab	...	X 5.52	X 7.17	...							...	14.06	X 18.03	...	...	...	† 20.03	...	...	...
— 4,0 Wunstorf Stadt	...	6.00	7.26	...							...	14.14	18.11	...	...	...	20.11	...	...	...
— 6,0 **Wunstorf** an	...	X 6.04	X 7.30	...							...	14.18	X 18.15	...	...	...	† 20.15	...	...	...
Hannover Hbf 214a an		*a 6.40/a 6.44*	**7.58**	...	...	...	...	...	...	...	...	*14.55*	*a 19.06*	...	...	...	**20.46**	...	...	...

a = X außer Sa b = täglich außer Sa c = Sa und † e = am X nach † ▲ = Bus hält nicht am Bahnhof ■ nur am 11. VI. ● nicht am 11. VI. § ab Kurpark ● an Hotel Ritter Bus 221k/68

Letzter Fahrplan 1963

Steinhuder Meer-Bahn

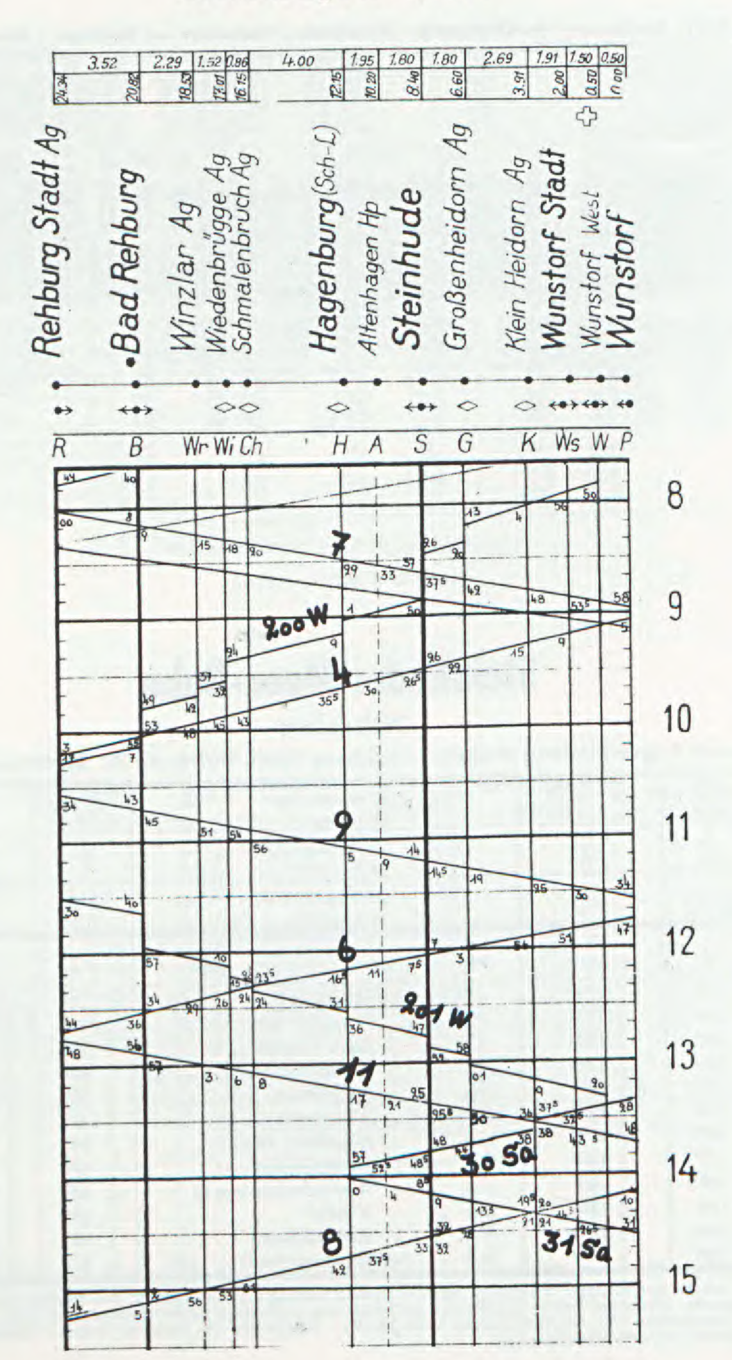
Fahrplan

für die Zugverbindung Wunstorf - Rehburg Stadt. Gültig ab 29. September 1963

v.Nbg. 13^{16} 13^{55}	E 15^{00} 16^{19} / v.Nbg. b 16^{13} b 16^{52}		ab Bremen Hbf. an / an Wunstorf ab	⚒ 8^{36} ⚒ 7^{58} / E an Nbg. 9^{48} 8^{16}	E 18^{19} 16^{49}
E 12^{44} 13^{20}	E 16^{42} 17^{19}		ab Minden (Westf.) an / an Wunstorf ab	E 8^{06} 7^{24}	E 17^{10} 16^{29}
13^{20} 13^{52} / E 13^{40} 13^{57}	a 16^{45} 17^{22}		ab Hannover Hbf. an / an Wunstorf ab	E 7^{41} 7^{22} / E 7^{50} 7^{33}	E 16^{48} $16^{\cdot 2}$
⚒ 8	**40** ⚒ außer Sa	**km**	**Zug-Nr. — Zug-Nr.**	**⚒ 5**	**⚒ 13**
⚒ 14^{01}	a 17^{30}	0,0	**ab Wunstorf** — **an**	⚒ 7^{14}	⚒ 16^{22}
14^{05}	17^{34}	2,0	Wunstorf Stadt	7^{10}	16^{18}
14^{11}	17^{40}	4,0	Klein Heidorn	7^{03}	16^{11}
14^{17}	17^{46}	6,6	Großenheidorn	6^{57}	16^{06}
14^{21}	17^{50}	8,4	**Steinhude**	6^{52}	16^{01}
14^{25}	17^{54}	10,4	Altenhagen (Sch-L)	6^{46}	15^{55}
14^{30}	17^{59}	12,2	Hagenburg (Sch-L)	6^{42}	15^{51}
14^{37}	18^{06}	16,2	Schmalenbruch	6^{33}	15^{43}
14^{40}	18^{09}	17,0	Wiedenbrügge (Sch-L)	6^{31}	15^{41}
14^{43}	18^{12}	18,5	Winzlar	6^{28}	15^{36}
14^{51}	18^{20}	20,8	**Bad Rehburg**	6^{23}	15^{31}
⚒ 14^{59}	a 18^{28}	24,3	**an Rehburg Stadt** — **ab**	⚒ 6^{12}	⚒ 15^{20}

⚒ — verkehrt nur werktags, ⚒ außer Sa oder a — verkehrt werktags außer sonnabends, b — verkehrt täglich außer sonnabends. Der übrige Personenverkehr wird mit Bahnbussen durchgeführt (Siehe besonderen Fahrplan).
Für Zuganschlüsse und Anschlußfahrpläne keine Gewähr. Änderungen des Fahrplans bleiben vorbehalten. Sie werden besonders bekanntgegeben.

Bildfahrplan 1959



Triebfahrzeugliste

1. Dampflokomotiven (Spurweite 1 000 mm)

Betr.-Nr.	Name	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
1/26	Steinhude	B n2t	Hohenzoll.	1897	998	1954 †
2	Rehburg	B n2t	Hohenzoll.	1897	1 010	1934 ausgemustert
3	Hagenburg	B n2t	Hohenzoll.	1897	999	1936 an Sylter Inselbahn, dort 1955 †
4	Loccum	B n2t	Hohenzoll.	1898	1 012	1934 ausgemustert
5	Stolzenau	B n2t	Hohenzoll.	1898	1 011	1936 an Sylter Inselbahn,
6	Leese	B n2t	Hohenzoll.	1898	1 013	1936 ausgemustert
7	Wunstorf	C n2t	Hanomag	1908	5 362	1936 ausgemustert
8	Bokeloh	C n2t	Borsig	1909	7 166	1936 an Sylter Inselbahn, dort 1955 †
9 (2 II)/27	Uchte	B h2t	Hanomag	1927	10 552	1960 †
10 (4 II)/28	Loccum (II)	1'B h2t	Hanomag	1928	10 615	1959 †
5 (II)/29		1'B h2t	Hanomag	1929	10 645	1960 †

2. Dampflokomotiven (Spurweite 1 435 mm)

Betr.-Nr.	Name	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
I/294		B n2t	Hanomag	1905	4 544	1957 †
II		B n2t	Hanomag	1906	4 569	1937 verkauft an Zucker Stendal
–/291		B n2t	Borsig	1908	6 949	1952 ex Bremervörde-Osterholz 1, 1954 †

3. Diesellokomotiven (Spurweite 1 000 mm)

Betr.-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	PS-Zahl	Bemerkungen
DL 101	B	Orenstein	1957	25 691	148	1967 ex Wandsbeker Industriebahn 2, 1970 an Appenzellerbahn, Schweiz, Tm 1
DL 102	B	Orenstein	1957	25 692	148	1967 ex Wandsbeker Industriebahn 3, 1970 verkauft nach Togo, Afrika

4. Diesellokomotiven (Spurweite 1 435 mm)

Betr.-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	PS-Zahl	Bemerkungen
DL 241	B	Deutz	1939	23 081	145	1957 ex Firma Jung, bis 1953 Verden-Walsrode V 2
DL 262	B	Deutz	1941	39 643	200	1964 ex US Army Mannheim (Typ V 20)
DL 271	C	Schwartzk.	1938		300	1954 ex Heeresbahn „Widdau 4", 1962 an Taunusbahn 2018 (Typ V 36)
DL 263	B	MaK	1959		240	1979 ex Tonwerke Grasleben

5. Verbrennungstriebwagen (Spurweite 1 000 mm)

Betr.-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	PS-Zahl	Bemerkungen
T 1/T 41	VT 2	Wismar	1931		2 x 40	1960 abgest., 1966 an DEV T 41 (Typ „Hannover" 24 Plätze)
– /T 53	VT 4	DWK	1927		2 x 145	1953 ex Flensburger Kreisbahn T 3, 1957-1961 Umbau, 1963 abgestellt (60 Plätze)
– /T 58	VT 4	DWK	1925		2 x 145	1953 ex DB VT 85 902, ex DR 752, bei StMB Umbau für Meterspur, 1970 abgest., 1972 † (72 Plätze)
T 2/T 64	VT 4	Wismar	1936		145	1963 abgest., 1967 † (42 Plätze)

6. Verbrennungstriebwagen (Spurweite 1 435 mm)

Betr.-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	PS-Zahl	Bemerkungen
– /T 52	VT 4	DWK	1926	82	145	1955 ex Butjadinger Eisenbahn T 1/T 152, 1957-61 mit Meterspur-Drehgestellen von T 53 im Einsatz, 1965 an Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya T 4 (70 Plätze) 1978 an Almetalbahn, Bodenburg

Beförderungszahlen – Schiene

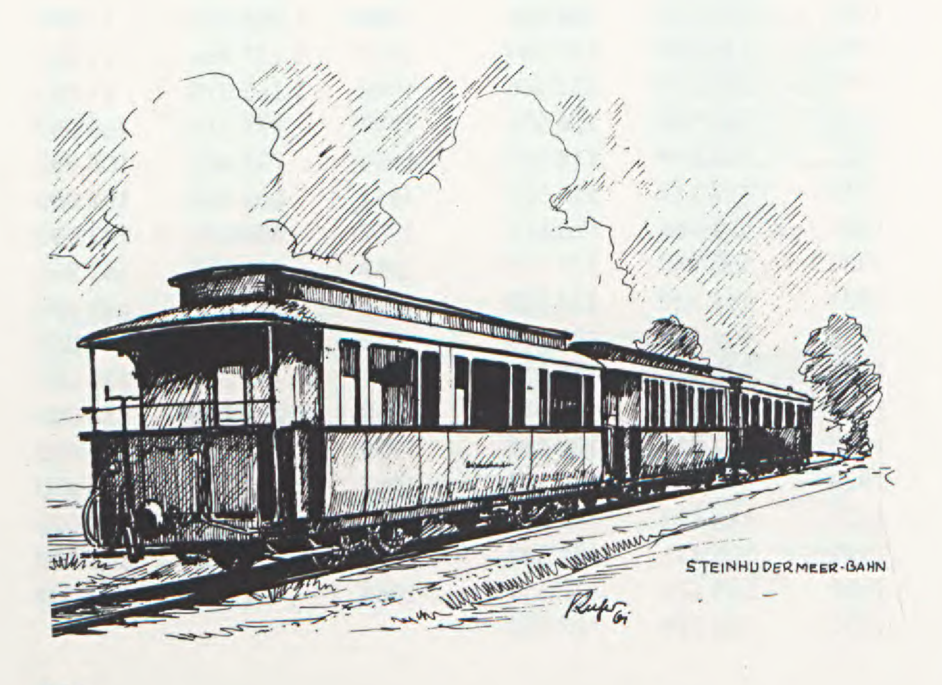
Jahr	Personen	Güter-to	Jahr	Personen	Güter-to
1898	164 732	7 625	1931	462 744	93 778
1899	192 087	22 955	1932	379 320	40 764
1900	204 161	24 898	1933	322 030	29 344
1901	195 618	31 117	1934	357 974	31 339
1902	202 517	31 145	1935	327 699	30 908
1903	209 694	34 942	1936	299 194	25 822
1904	214 766	35 070	1937	289 975	29 372
1905	226 276	81 685	1938	365 171	34 102
1906	261 005	148 767	1939	410 135	42 558
1907	270 774	168 714	1940	443 108	50 489
1908	301 016	156 763	1941	537 757	61 359
1909	323 959	162 676	1942	644 975	80 330
1910	349 854	175 610	1943	799 769	84 359
1911	371 474	191 438	1944	893 710	69 311
1912	402 757	192 849	1945	601 330	20 915
1913	442 142	169 600	1946	1 092 484	37 279
1914	330 280	127 984	1947	1 137 944	43 867
1915	384 395	132 505	1948	1 165 219	53 093
1916	549 986	126 976	1949	875 110	106 650
1917	719 699	118 640	1950	735 466	108 990
1918	812 128	110 509	1951	634 258	108 000
1919	678 686	126 812	1952	600 000	142 000
1920	580 988	117 773	1953	586 129	183 964
1921	442 327	112 320	1954	623 301	145 939
1922	404 163	103 230	1955	702 000	144 000
1923	220 470	82 539	1957	791 000	120 000
1924	124 397	28 084	1958	737 000	74 000
1925	382 915	100 098	1959	611 000	95 000
1926	417 641	130 134	1960	526 000	93 000
1927	446 403	168 875	1961	373 000	98 000
1928	505 481	172 982	1963	157 000	143 000
1929	553 671	177 351	1964	4 000	110 000
1930	532 719	127 900			

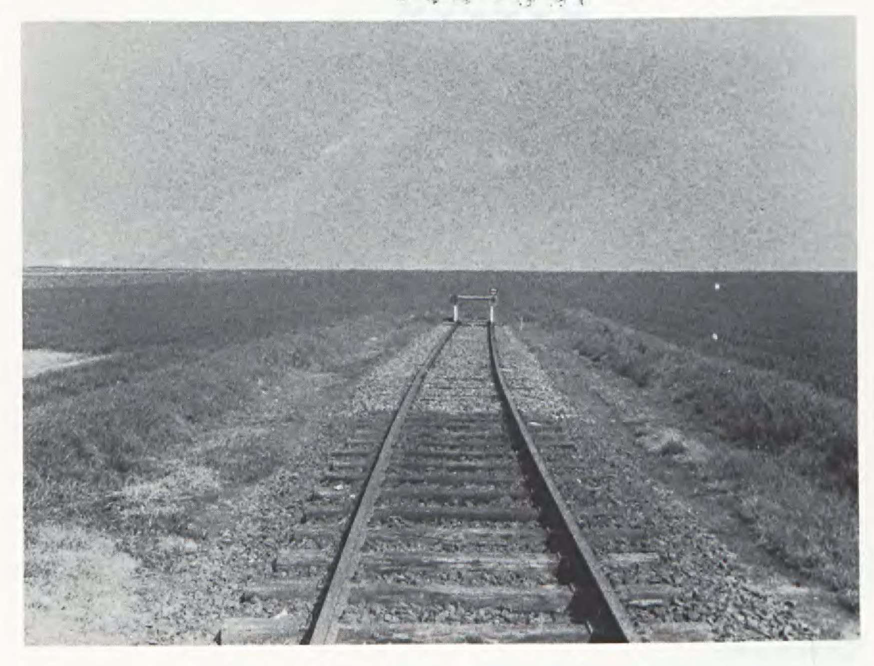
Güterverkehr Normalspur/Straße

1971	170 000	1 400	1975	136 652	1 046
1972	185 410	1 422	1976	172 778	922
1973	146 543	1 470	1977	194 589	1 747
1974	132 936	1 240	1978	158 120	1 678

Omnibusbetrieb – beförderte Personen

1951	83 000	1967	828 600
1953	173 000	1971	1 208 000
1955	309 000	1972	1 500 743
1957	247 000	1973	1 645 603
1958	234 000	1974	1 867 850
1959	236 000	1975	1 892 636
1961	379 000	1976	1 867 629
1963	522 000	1977	1 707 294
1964	711 000	1978	1 722 564





Auf einem Acker bei Bokeloh steht dieser Prellbock, an dem heute die Schienenstrecke der Steinhuder Meer-Bahn endet. Bis hier kommen die Güterzüge des Kaliverkehrs. Das Steinhuder Meer, dem die Bahn ihren Namen verdankt, liegt nur wenige Kilometer nördlich. Und es wird sich immer wieder die Frage stellen, ob nicht der Gleiskörper wieder bis Steinhude geführt werden kann, damit der alte Traum der Hannoveraner wahr wird, den schon Hermann Löns vor acht Jahrzehnten durch die Bahn verwirklicht sah: Daß das größte norddeutsche Binnengewässer noch näher an die Landeshauptstadt rückt und daß durchgehende Züge vom Hauptbahnhof nach Steinhude fahren. Eine Utopie? Vielleicht nicht ganz, denn Umweltbewußtsein und Energiefragen der Zukunft verlangen nach neuen Wegen, die nicht mehr allein auf der Straße liegen können. Das ist die Chance des Schienenstranges.

Quellenhinweis

Der Landkreis Schaumburg-Lippe, Dorn-Verlag, Bremen, 1955;
W. Wiegmann, Heimatkunde des Fürstentums Schaumburg-Lippe, 1905;
Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Verlag Zeunert, 1973;
W. Matthies, 75 Jahre Steinhuder Meer-Bahn, Selbstverlag StMB 1973;
Das schöne Steinhuder Meer, 1928;
Ingrid u. Werner Schütte, Die Mindener Kreisbahnen, Uhle & Kleimann, 1979
Diverse Kursbücher DR/DB; VDNE/BDE-Mitgliederhandbücher seit 1950;
Original-Akten der StMB und des NLEA;
Zeitungsausschnitte der Zeitungen Hannoverscher Anzeiger, Generalanzeiger Stadthagen, Hannoversche Allgemeine Zeitung, Leine Zeitung, Hannoversche Presse, Hannoversche Neueste Nachrichten, Hannoversche Rundschau und Wunstorfer Zeitung; Mitteilungsblätter der Eisenbahnfreunde Hannover.

Fotos

Archiv der StMB, Wunstorf (38); Joachim Petersen, Osnabrück (5);
Dr. Rolf Löttgers, Siegen (3); Friedrich Kemper †, Hannover (3);
Dieter Riehemann, Wersen-Halen (8); Karl-Otto Rothgarn, Lüneburg (3);
Archiv Dr. Werner Hübner, Rehburg (3); Dieter Höltge, Braunschweig (2);
Messerschmidt-Bölkow-Blohm, München (3); Rolf Schieke, Letter;
Archiv Harald Kindermann, Hamburg (3); Archiv Kali & Salz (2);
Großraum Hannover (2); H. W. Rogl, Letter

Reproduktionen

Foto Diersche, Steinhude, Werner Gasse, Hohenbostel und Georg Rudolph, Letter

Druck und Satz: F. Söftje, Letter
Lithografien: Möller KG, Hannover
Zeichnungen: Herbert Reher, Hamburg, Horst Körner, Seelze

Museumsbahn am Steinhuder
Meer seit 1964 geplant
und immer vereitelt.

Die Museumseisenbahn

Der Plan die Museumseisenbahn auf der Strecke Bad Rehburg – Rehburg fahren zu lassen, wurde durch die Intervention des Oberforstmeisters Heiseke bei der Klosterkammer vereitelt. Die Bahn hätte die Tiefensiele durchfahren müssen hiergegen verwahrte sich die Klosterkammer.

Rücksprache mit Herrn Kinder-mann bis zum Jahre.

1970

Der Interessengemeinschaft Museumsbahn
Steinhuder Meer trat als erster Landkreis
korporativ der Kreis Nienburg bei, danach
folgte die Stadt Rehburg.

Auf einem eisernen Ofen kochte das Wasser in einem braunen Topf.

Die Freundinnen schwiegen betreten.

Inge war eine liebenswürdige Gastgeberin und Hausfrau. Sie erbot sich, Kaffee zu kochen, holte frisches Gebäck aus ihrem Laden und deckte auf. Inzwischen standen die Mädel an dem geöffneten Fenster und sahen in den Garten hinaus. Draußen arbeitete Inges Mann in den Gemüsebeeten. Als er den Kopf hob, sah er die Mädchen und grüßte freundlich.

Eine wandte sich ab und sah der Freundin ins Gesicht. „Ach, Inge —" sagte sie verwirrt.

Inge lächelte. „Was wißt ihr schon", sagte sie, „ich liebe ihn eben."

Ein freundliches Gedenken an die gute, alte Kleinbahn

Von Johann Schoon, Spetzerfehn

„Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt, oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird!" Kinder standen vor dem großen Blechschild und buchstabierten die Warnung. Sie kannten sie bald auswendig. Rief irgendeiner „Halt!", dann wurde ihm von allen Seiten geantwortet: „wenn das Läutewerk der Lokomotive . . ." usw. „So ein verrücktes Deutsch könnt ihr behalten, aber ein Gedicht oder einen Gesang könnt und wollt ihr nicht lernen", rief der Lehrer oft aus.

Es war ja auch ein großes Ereignis, daß bald ein Zug, ein richtiger Personenzug auf den Schienen fahren sollte, die in den Monaten vorher gelegt worden waren. Endlich kam der erste Zug. Wer es ermöglichen konnte, hatte sich auf dem Bahnhof eingefunden, voran die Jugend. Die ganz Kleinen wurden mitgeschleppt. Zwar war es kein Bahnhof, sondern ein Bahnsteig, ein Perron, wie er amtlich hieß. Das Bahnhofsgebäude war noch im Bau, vorläufig bot eine Holzbude den Reisenden ein Unterdach bei Regenwetter.

Die Lokomotive war festlich begrünt, der Lokomotivführer und der Heizer schauten auf die Menge. Als der Schaffner dann ausstieg und den Namen der Station ausrief, waren alle sich der Bedeutung des Augenblicks bewußt. Ein Fotograf hatte seinen Apparat aufgebaut. Blitzaufnahmen gab es damals noch nicht, eine Massenaufnahme mußte sorgfältig vorbereitet werden. Wen wundert es also, daß die Aufnahme stark verwackelt war. Doch der Fotograf wurde seine Bilder doch reißend los, denn jeder glaubte sich auf ihnen zu erkennen. Was den Bildern an Schärfe fehlte, das ersetzten sie durch Deutungsmöglichkeiten.

In einer Stunde konnte man jetzt zur Stadt fahren, die man sonst erst nach dreistündigem Fußmarsch erreichte. Zwar hatte der Zug 30 km Stundengeschwindigkeit, aber es gab viele Stationen unterwegs. Er mußte auch Eil- und Expreßgut mitnehmen und zuweilen auf dem Nebengeleise einer Station lange auf den Gegenzug warten, da die Strecke nur eingleisig war. Das machte aber niemand etwas aus. Man hatte Zeit; man saß bei Regen hübsch im Trocknen und im Winter schön warm. Immer waren auch Gesprächspartner da.

Schön war es auch, bei gutem Wetter auf der Plattform zu stehen und die Landschaft vorüberziehen zu sehen. Die leblose Natur schien mitzuteilen, und die lebende machte es in Wirklichkeit. Kinder liefen nebenher, aber sie gaben es bald auf. Hunde hielten länger durch, doch sie blieben nach kurzer Zeit ausgepumpt und mit hechelnder Zunge zurück. Vieh hetzte über die Weide, Wild fegte feldwärts, Pferde konnten nur mit aller Gewalt gebändigt werden. Angst klang aus dem Dröhnen der Eisenbänder, Furcht gellte aus Läuten und Pfeifen, der Schrecken ballte sich in der Qualmwolke, und ein Drohen glutete noch aus dem Rot der Schlußlaternen.

Gewohnheit stumpft ab. Das bewahrheitete sich auch hier wieder. Das Vieh hob den Kopf, wenn ein Zug vorüberfuhr, und graste dann ruhig weiter. Hasen, Hühner und Rehe fanden bald heraus, daß die ratternden Ungetüme ihnen außerhalb des Bahndammes nichts anhaben konnten. Nur junge Pferde, die noch keinen Zug gesehen hatten, scheuten zuweilen noch, die älteren hatten sich an den Anblick gewöhnt. Die Menschen wurden gleichgültig, ja, sie blickten zuweilen geringschätzig auf den Zug, der früher ein Ausbund der Schnelligkeit für sie gewesen war.—

Es kamen andere Götter auf; rasende Renner der Straßen erreichten Stundengeschwindigkeiten, die die brave Kleinbahn knapp in einem halben Tage schaffte. Die Verwaltung stellte Busse in ihren Dienst, der Verkehr wanderte auf die Straße über. Personenzüge fuhren nur noch selten. Vergessen waren alle Vorteile, die der Personen- und Güterverkehr dem bis dahin verkehrsfernen Lande gebracht hatte.

Respektlos war besonders die Jugend, die im technischen Zeitalter aufgewachsen war. Ein Bengel klebte einen Zettel an eine Abteilungswand:

„Ein alter Mann wollt' sterben,
er hat sich's überlegt,
er hat sich auf die Schienen
der Kleinbahn hingelegt.

Die Kleinbahn hat Verspätung,
und vierzehn Tage drauf
fand man den armen Alten
total verhungert auf."

Das war nur pure Verleumdung, eine solche Verspätung hatte die brave Kleinbahn noch nicht gehabt.

Der Personenverkehr wurde eingestellt, der Güterverkehr beibehalten. Das war ein Glück. Es gab einen Winter, der es nicht nur dem Namen nach war. Zwar hatten die Meteorologen einen ungewöhnlich milden Winter vorausgesagt, aber die Natur richtete sich leider nicht danach. Der Hundertjährige Kalender hatte zwar starken Frost und Schnee angekündigt, aber wer glaubte noch im Zeitalter der Wissenschaft an solch ein Geschwätz! Bald setzte eine Brennstoffknappheit ein. Die Wasserwege waren zugefroren, die Lastzüge überbeansprucht, die Straßen oft durch Glatteis und Schnee blockiert. Die Kleinbahn versah treu und brav ihren Dienst und bewältigte auch zusätzliche Transporte. Eine Stockung trat nicht ein. Die Bahn hatte sich wieder einmal als Retter in der Not bewiesen.

Hoffentlich wird das nicht so schnell vergessen.

Erinnerungen an König Georg V. von Hannover

Von Wilhelm Winterhoff, Bremen-Oberneuland

Es sind gut 30 Jahre her. Wir Hannoveraner in Bremen waren wieder einmal auf Wallfahrt nach Langenrehm zum Denkmal König Georg V. gewesen. Beim Kaffeetrinken im benachbarten Sieversen kam ich im — — — Garten mit meinem alten Landsmann der Lüneburger Heide, Carl Loewe, gebürtig aus Lüchow, zusammen. Er erzählte mir, als Junge von 6 Jahren habe er an der Straße gestanden, als der König durch Lüchow gefahren sei. Der König sei ein bildhübscher Mensch gewesen. Der Anlaß war folgender:

In der Nähe von Lüchow war eine königliche Mühle, die privilegiert war. Der Pächter der Mühle durfte den Bach stauen. Dieses Recht nutzte der Müller freveliger Weise auch aus, wenn das gemähte Gras zum Heuen auf den Wiesen lag. Die Wiesen, die an den Bach stießen, gehörten zu vier Gemeinden. Die Gemeindevorsteher hatten deswegen mehrfach den Amtmann in Lüchow um Abhilfe gebeten, wurden aber jedesmal unter Hinweis auf das Privilegium abgewiesen. Daraufhin kamen diese vier Gemeindevorsteher nach längeren Beratungen überein, die Sache dem König in Hannover vorzutragen. Sie fuhren nach Hannover und wurden im Schloß Herrenhausen vom König empfangen. Dabei trugen sie ihre Sache in ihrer plattdeutschen Sprache vor, auch der König sprach mit ihnen plattdeutsch. Sie redeten König Georg V. nicht etwa mit Majestät oder Herr König, sondern treuherzig, wie es bei ihnen zu Hause Brauch war, mit „Königsvader" an. Der König, der eine fabelhafte Auffassungsgabe sein eigen nannte, hatte seine helle Freude an dieser großen Art des Vertrauens, welches ihm entgegengebracht wurde. Der Fall wurde eingehend behandelt und der König entschied, gestaut dürfte niemals werden, wenn das Heu auf den Wiesen läge. Doch er möchte die Akten darüber prüfen. Sie brauchten sich deswegen keine Sorgen zu machen. Er würde sofort einen reitenden Boten zum Amtmann in Lüchow senden, der Amtmann sei morgen um 11 Uhr mit den Akten in Hannover. Sie möchten dann wieder kommen. Lange vor 11 Uhr waren am anderen Morgen die vier Gemeindevorsteher im Vorzimmer versammelt. Kurz vor 11 Uhr trat der Amtmann von Lüchow ein. Die Akten wurden ihm nachgetragen. Er bekam einen blassen Schrecken, als er die Gemeindevorsteher erblickte. Einer sprach ihn an: „Amtmannsvader, Se wollen us je nich hören, nu sünd wi nach Königsvader gahn, un Königsvader hat us hört." Der König entschied wie vorerwähnt, sagte aber hinzufügend, er wolle nach der Mühle bei Lüchow herauskommen, um sich am Orte genauen Bericht geben zu lassen.

Der König wiederholte bei der Mühle seinen Schiedsspruch und fügte die bedeutsamen Worte hinzu, wie sie nur ein König von Hannover sprechen konnte:

„Des Volkes Recht geht über Königsrecht."

Ruf der Heimat

Von Edmund Rehwinkel

(Aus der Gedichtsammlung „Auslese", erschienen 1966 im Landbuch-Verlag, Hannover.)

In den Pappeln da pfeifen die Stare,
im Felde geht wieder der Pflug,
und die Weihen kreischen wie immer
hoch über Wohld und Bruch.

Ich schreite auf alten Pfaden,
ich ging sie schon lange nicht mehr,
und die Wälder, die raunen ganz leise:
Was kamst du so lange nicht her?

Das Lied des ewigen Frühlings
hat für mich einen einzigen Reim:
Komm fischen, komm jagen, komm pflügen,
kehr heim, kehr heim, kehr heim.

Harald Kindermann
Privateisenbahn-Bildarchiv
Hamburg
Postanschrift:
2 HAMBURG 28
Postfach 241

Hamburg, den 21. September 1964

Herrn
Dr. Werner Hübner
Bürgermeister

3056 REHBURG

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Bitte entschuldigen Sie vielmals, daß ich Ihnen auf Ihre freundliche Karte vom 17.8.1964 erst heute antworte. Ich erhielt Ihre Karte kurz vor meiner Heirat, und in den Tagen vor und kurz nach meiner Hochzeit war mir die Erledigung meines Schriftwechsels leider nicht möglich.

Es freut mich sehr, daß Sie eine Chronik der Stadt Rehburg schreiben, und noch mehr, daß darin auch die Steinhuder-Meer-Bahn, der die Gegend um das Steinhuder Meer ihre verkehrsmäßige Erschließung verdankt, gebührend erwähnt werden soll; ist mir doch der Landstrich am Steinhuder Meer mit den Rehburger Bergen und seine liebenswerte Kleinbahn seit meinem ersten Besuch Rehburgs im September 1958 besonders ans Herz gewachsen. Von diesem Zeitpunkt an habe ich alles Material über die Steinhuder-Meer-Bahn zusammengetragen, was ich nur auftreiben konnte, und es vergeht eigentlich kein Jahr, ohne daß ich wenigstens einmal in Rehburg gewesen wäre, um selbst Aufnahmen zu machen.

Anbei sende ich Ihnen die gewünschten Aufnahmen. Leider haben Sie bei Ihrer Bestellung nicht die in meinem Stempel angegebenen Archiv-Nummern, sondern die Auftragsnummern des Photolabors genannt, das meine Photoarbeiten ausführt. Da diese Nummern für mich keinen Aussagewert haben, konnte ich die Bilder nur nach Ihrer Angabe des Motivs aussuchen. Ich hoffe jedoch, die richtigen Aufnahmen getroffen zu haben. Sollte das bei einzelnen Bildern nicht der Fall sein, so bitte ich Sie, diese Aufnahmen nach der Archiv-Nummer nachzubestellen. Außer den von Ihnen gewünschten Bildern habe ich außerdem noch zwei weitere Aufnahmen beigefügt, die sich vielleicht ebenfalls zur Illustration der Chronik eignen.

Da ich selbst wenigstens einen ganz bescheidenen Beitrag zu Ihrem Werk leisten möchte, bitte ich Sie, die Bilder als Geschenk anzunehmen. Sobald mich mein Weg wieder einmal nach Rehburg führt - vielleicht noch ein zweites Mal in diesem Jahr, bestimmt aber im nächsten - werde ich Ihnen rechtzeitig Nachricht geben und Sie auf Wunsch gern einmal aufsuchen, um Ihnen mein gesamtes Bildmaterial über die StMB vorzuführen. Meine Aufnahmen stehen Ihnen selbstverständlich alle für die Chronik zur Verfügung.

Wie Sie sicherlich wissen, beabsichtigen interessierten Kreise, in

dem ehemaligen Lokschuppen in Bad Rehburg ein Eisenbahnmuseum einzu=
richten, um historische Fahrzeuge von Schmalspurbahnen der Nachwelt
zu erhalten und damit Rehburg einen weiteren Anziehungspunkt zu
geben, der sich gut in das Programm "Erholung ohne Hast und Trubel"
einfügen würde. Ursprünglich war auch der wesentlich besser erhaltene
Lokschuppen in Rehburg Stadt hierfür vorgesehen, zumal dieser
Schuppen auch über eine Arbeitsgrube zur Instandhaltung der Fahrzeuge
verfügt. Leider wird der Schuppen in Rehburg Stadt von der StMB je=
doch zum Unterstellen von Omnibussen benötigt. - Für die fernere
Zukunft ist ins Auge gefaßt worden, historische Züge an Sonntagen
zwischen Bad Rehburg und Rehburg Stadt verkehren zu lassen, um den
Erholungssuchenden eine beschauliche Eisenbahnfahrt im Stil der
Jahrhundertwende auf einer landschaftlich schönen Strecke zu ver=
mitteln. Im Ausland gehören solche Museums-Eisenbahnen bereits zu den
nicht mehr fortzudenkenden kulturellen Einrichtungen - die bekannte=
sten dieser Museums-Eisenbahnen sind diejenigen in Großbritannien,
Dänemark und Schweden - , nur in Deutschland gibt es bisher kein
derartiges rollendes Eisenbahn-Museum. Das Rehburger würde daher das
erste in Deutschland werden.

Selbstverständlich hängt das Gelingen eines solchen Projektes in
erster Linie von den finanziellen Voraussetzungen ab, und es ist noch
nicht sicher, ob eine derartige Einrichtung auf die Dauer allein aus
den Spenden von Eisenbahnfreunden und den Fahrgeldern getragen werden
kann. Mit ein wenig Mut müßte es jedoch zu schaffen sein. Ich wäre
Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir schon im Vorwege einmal Ihre Ansicht
zu diesem Vorhaben mitteilen würden. Sobald das Projekt diskussions=
reif ist, werden wir selbstverständlich offiziell an die Gemeinde=
verwaltungen der an der Steinhuder-Meer-Bahn gelegenen Orte heran=
treten.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Kindermann

650373

Harald Kindermann
Privateisenbahn-Bildarchiv
Hamburg
Postanschrift:
2 Hamburg 28
Postfach 241

Hamburg, den 12. Oktober 1964

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Recht herzlichen Dank für Ihren freundlichen Brief vom 22.9. und den Einblick in den "Vermerk zur Bilanz der StMB per 31.12.1962". Was darin steht, ist ja außerordentlich interessant und nicht gerade erfreulich. Ich habe mir den Vermerk abgeschrieben und sende Ihnen das Original hiermit mit bestem Dank zurück. - Meinen besonderen Dank möchte ich Ihnen dafür aussprechen, daß Sie meinen Plan, in Rehburg ein Eisenbahn-Museum einzurichten, unterstützen.

Wie mir der Betriebsleiter der StMB, Herr Tramitz, vor einigen Tagen am Telefon versicherte, ist die StMB bemüht, den Güterverkehr auf der Schmalspurstrecke aufrecht zu erhalten. Das Güteraufkommen ist in letzter Zeit leicht angestiegen. Ich glaube nicht, daß man den Abschnitt Steinhude - Rehburg Stadt stillegen wird, wenn die Strecke bis Steinhude einmal umgespurt werden sollte. Denn was in Rehburg erst einmal auf den Lastwagen verfrachtet ist, das wird bestimmt nicht in Steinhude wieder auf die Bahn verladen. Und ohne das Verkehrsaufkommen von Rehburg ist auch die Strecke bis Steinhude unwirtschaftlich. - Welches Ergebnis das Gutachten über die Umspurung bis Steinhude gebracht hat, konnte mir Herr Tramitz noch nicht sagen. Es bleibt nur zu hoffen, daß es positiv ausgefallen ist und die Umspurung auch tatsächlich in Angriff genommen wird, damit endlich das über der Strecke hängende Damoklesschwert, die Ortsdurchfahrt in Klein-Heidorn, verschwindet. Dann scheint mir schon viel gewonnen zu sein.

Der Lokschuppen in Rehburg Stadt ist von der StMB für die Wintermonate an die Gartenmöbelfabrik in Steinhude vermietet worden, die dort ihre Erzeugnisse über Winter einlagern will. Die StMB erhält dafür monatlich DM 100,-. Die Möbel sollen auf der Schiene angefahren und auch wieder abbefördert werden. Die ganze Angelegenheit ist also ein kleines Plus für die Schiene.

Ob jemals ein Omnibus in dem Schuppen stehen wird, konnte mir auch Herr Tramitz nicht genau sagen. Vermutlich wollte sich die StMB diese Möglichkeit nur offen lassen; denn wir hätten natürlich mit unserem geplanten privaten Eisenbahn-Museum nicht soviel Miete dafür aufbringen können, wie die StMB für eine Omnibus-Garage bezahlen müßte. Allein ist der Lokschuppen in Rehburg Stadt für uns ohnehin nicht groß genug, da sich dort höchstens zwei - noch nicht einmal allzu große - Fahrzeuge unterbringen lassen. Wir können deshalb auf den Lokschuppen in Bad Rehburg nicht verzichten. In beiden Schuppen zu=

sammen lassen sich immerhin sechs bis sieben Fahrzeuge unterstellen. Damit lassen sich schon eher Besucher anlocken. Wir müssen ja darauf bedacht sein, sämtliche historischen Fahrzeuge unter Dach und unter Verschluß abstellen zu können. Sonst werden sie uns durch Witterungseinflüsse und von Jugendlichen schnell zerstört. Daß übrigens die Bad Rehburger am Rädchen gedreht haben, glaube ich nicht; denn ich habe meine Verhandlungen von Anfang an auf beide Schuppen gerichtet, und als ich die ersten Besprechungen mit der StMB führte, konnte noch niemand anderes etwas von meinem Plan wissen.

Leider habe ich den Kostenvoranschlag über die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an dem Lokschuppen in Bad Rehburg, um den ich Herrn Maurermeister Heinrich Schmidt in Hagenburg nach einer Besichtigung des Schuppens im August ds. Js. gebeten hatte, immer nocht nicht vorliegen, so daß die Verhandlungen zur Zeit etwas stagnieren und es fraglich wird, ob ich in diesem Jahr noch einmal nach Rehburg komme. Ich will jedoch in den nächsten Tagen versuchen, die Angelegenheit wieder etwas zu forcieren. Sobald ich irgendwelche Neuigkeiten über die StMB erfahre, gebe ich Ihnen gern Nachricht. Langsam kommt auch der Zeitpunkt näher, wo wir mit unserem Museums-Eisenbahn-Projekt offiziell an die Gemeindeverwaltungen herantreten müssen, und ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn Sie mir gelegentlich einmal die Anschrift des Gemeindeoberhauptes von Bad Rehburg mitteilen könnten. Anbei sende ich Ihnen eine Broschüre und einen Prospekt über zwei der zahlreichen britischen Museums-Eisenbahnen. Ich wäre Ihnen jedoch dankbar, wenn Sie sie mir gelegentlich einmal zurücksenden würden.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Kindermann

650375

Harald Kindermann
Eisenbahn - Bildarchiv

2 HH - Wandsbek
Postfach 13 441

Neue Anschrift !

Hamburg, den 6. Januar 1965

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 REHBURG STADT

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Am 21. November 1964 wurde zu Hamburg der "Deutsche Kleinbahn-Verein" (DKV) gegründet. Hauptziel des DKV, der mich zu seinem 1. Vorsitzenden gewählt hat, ist es, in Deutschland eine - möglichst schmalspurige - Museums-Eisenbahn einzurichten. Der DKV wird die von mir gemeinsam mit den "Eisenbahnfreunden Hannover" begonnenen Bemühungen um die Einrichtung eines Eisenbahn-Museums in Bad Rehburg und Rehburg Stadt fortsetzen und später auch die Verwaltung dieses Museums übernehmen. Der DKV hat bereits erste Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn zwecks Überlassung historischer meterspuriger Fahrzeuge (Dampfloks und Personenwagen) der Strecken Mosbach - Mudau und Nagold - Altensteig für das geplante Eisenbahn-Museum in Rehburg eingeleitet.

Bei diesen Verhandlungen würde mir die kleine Broschüre über eine der Museums-Eisenbahnen in Großbritannien, die ich Ihnen mit meinem Schreiben vom 12.10. 1964 übersandte, gute Dienste leisten. Darf ich Sie daher um möglichst baldige Rückgabe dieses Heftes bitten?

Mit freundlichen Grüßen

Ihr
Harald Kindermann

650376

Betriebsleitung der Steinhuder Meer-Bahn

GmbH

EISENBAHN- UND KRAFTVERKEHRSBETRIEB

Steinhuder Meer-Bahn GmbH · (305) Wunstorf · Hindenburgstraße 49

Herrn
Harald Kindermann
Eisenbahn - Bildarchiv

2 HH - Wandsbek
Postfach 13441

Bankkonto: Sparkasse der Stadt Wunstorf
Konto-Nr. 31
deren Postscheckkto. Hannover 3755

Bahnsendungen: Bestimmungsbahnhof
Wunstorf West

(305) Wunstorf
Hindenburgstraße 49
Fernruf: 05031/3016

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Tag
		Bu/kr	21. April 1965

Betreff: Einrichtung eines Eisenbahnmuseums in Bad Rehburg

Sehr geehrter Herr Kindermann!

Über unser Vertragsverhältnis mit dem Forstfiskus, auf dessen Gelände die Eisenbahnanlagen in Bad Rehburg erbaut sind, konnten wir nunmehr Klarheit erlangen. Leider teilte uns der Präsident der Klosterkammer Hannover auch mit, daß er Ihrem Antrag nicht entsprechen kann, da nach § 1 des mit der Steinhuder Meer-Bahn abgeschlossenen Vertrages von 1903 die der Bahn überlassenen Flächen ausschließlich zum Eisenbahnbetrieb überlassen worden sind, mit Ausschluß jeder anderweitigen Nutzung. Ferner wird noch darauf hingewiesen, daß bei Einstellung des Bahnbetriebes das Gelände an das Klosterforstamt Rehburg zurückfällt und von diesem anderweitig genutzt wird.

Wir bedauern, Ihnen keinen günstigeren Bescheid erteilen zu können.

Hochachtungsvoll

Betriebsleitung der
Steinhuder Meer-Bahn
GmbH

i.V. [signature]

O. & L 2000 4 62

Deutscher Kleinbahn - Verein

2 HH-Wandsbek
Postfach 13 441
1. Vorsitzender

Hamburg, den 23. April 1965

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

In unserer Angelegenheit "Museums-Eisenbahn in Rehburg" erhielten wir von der StMB das beiliegende Schreiben. Da wir für unser Vor=haben auf den Lokschuppen in Bad Rehburg nicht verzichten können - der Lokschuppen in Rehburg Stadt reicht allein leider nicht aus -, würde dieser Bescheid für uns bedeuten, daß die Steinhuder-Meer-Bahn für unser Vorhaben ausscheidet und wir uns nach einer anderen geeigneten Schmalspurbahn umsehen müßten, falls es nicht doch noch gelingt, die Klosterkammer Hannover und das Klosterforst=amt Rehburg für unseren Plan zu gewinnen. Da wir leider zu diesen Stellen nicht die geringsten Beziehungen haben, möchte ich in diesem Zusammenhang eine große Bitte an Sie richten: Könnten Sie bei den zuständigen Stellen für uns einmal vorfühlen? Es wäre der einzige Weg, das Museums-Eisenbahn-Projekt in Rehburg doch noch zu verwirklichen, und warum soll Rehburg nicht eine Einrichtung erhalten, die man selbst in den meisten weit größeren Städten ver=geblich sucht! Alerdings ist die Angelegenheit für uns sehr drin=gend, da wir uns für den Fall, daß Bad Rehburg und damit die StMB nicht in Frage kommt, schnellstens nach einer anderen Gelegenheit umsehen müssen.

Für Ihre freundliche Mühewaltung sage ich Ihnen im voraus meinen herzlichsten Dank. Einen freigemachten Umschlag für Ihre Antwort lege ich bei.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr
Harald Kindermann

Anlagen:
1 Schreiben
1 Umschlag

Deutscher Kleinbahn-Verein
Vorbereitende Körperschaft der ersten deutschen Museums-Eisenbahn
1. Vorsitzender

Deutscher Kleinbahn-Verein, 2000 Hamburg 70, Postfach 13 441

Postscheckkonto: Hamburg 3132 81

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6

Postanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	-	Ki/Kn	27. Sept. 1965

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Nach langer Zeit möchte ich Ihnen einmal wieder über den Stand der Dinge in Sachen unseres Projektes "Museums-Eisenbahn Rehburg" be= richten. Unsere Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn wegen unentgeltlicher Überlassung einer historischen Schmalspur-Dampflok und eines dazugehörigen Personenwagens sind leider bisher ohne Erfolg geblieben, so daß auf Unterstützung von dieser Seite kaum noch Aus= sicht besteht (Diese Mitteilung ist nicht zur Veröffentlichung be= stimmt!). Wir sind also bei der Verwirklichung unseres Vorhabens in Zukunft ganz auf uns selbst gestellt. Glücklicherweise steigt die Zahl unserer Mitglieder stetig leicht an. Wir hoffen daher, in ab= sehbarer Zeit finanziell etwas beweglicher zu sein. Ein Mitglied unseres Vereins hat sich bereit erklärt, eine Schmalspur-Dampflok mit eigenen Mitteln zu erwerben und uns für unser Projekt zur Ver= fügung zu stellen. Einen geeigneten Personenwagen wollen wir von der Deutschen Bundesbahn kaufen.

Da der Lokschuppen in Rehburg Stadt allein, wie ich Ihnen schrieb, für unser Vorhaben nicht ausreicht, steht und fällt unser Projekt mit der Möglichkeit, den Lokschuppen in Bad Rehburg zusätzlich nutzen zu können. Am 21. Juli ds. Js. haben wir wegen der Überlassung des von der Steinhuder-Meer-Bahn nicht mehr benötigten Teiles des Bahn= hofsgeländes in Bad Rehburg, auf dem sich der Lokschuppen befindet, über Herrn Forstmeister Heiseke mit der Klosterkammer Hannover Ver= bindung aufgenommen. Leider haben wir von dort noch immer keine Ant= wort auf unser Schreiben erhalten. Ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn Sie mir mitteilen würden, ob Ihnen oder Herrn Forstmeister Heiseke schon etwas Näheres bekannt ist.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Harald Kindermann

Deutscher Kleinbahn-Verein

Vorbereitende Körperschaft der ersten deutschen Museums-Eisenbahn

1. Vorsitzender

Deutscher Kleinbahn-Verein, 2000 Hamburg 70, Postfach 13 441

Postscheckkonto: Hamburg 3132 81

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6

Postanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Nr. 44

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	25.10.1965	Ki/kn	31. Oktober 1965

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Vielen Dank für Ihren Brief vom 25. ds. Monats. Zur Klärung der Sach=lage möchte ich Ihnen zunächst einmal mitteilen, daß der von Ihnen erwähnte Artikel in der HAZ weder von uns veranlaßt wurde noch mit unserer Zustimmung erschienen ist. Der Artikel stammt vielmehr aus Kreisen, die uns nicht wohlgesonnen sind und uns lieber heute wie morgen so weit wie irgend möglich von Hannover weg sehen würden, weil diese Kreise selbst meine persönlichen Ideen an anderer Stelle (und zwar im Weserbergland, aber auf keinen Fall am Steinhuder Meer) ver=wirklichen wollen.

Es ist Sinn und Ziel unserer Vereinigung, historische Eisenbahnfahr=zeuge der Nachwelt zu erhalten und mit diesen Fahrzeugen einen Museumsbetrieb im Stile der Jahrhundertwende einzurichten. Dabei sind wir nicht etwa auf Gewinn aus, sondern das Projekt soll im Gegenteil mit Hilfe der Mitgliedsbeiträge finanziert werden. Als reine Vereinigung von Eisenbahnliebhabern sind wir für die Verwirk=lichung unseres Projektes auf die wohlwollende Mithilfe einer Eisen=bahngesellschaft angewiesen, da wir über die Fachkräfte, die erfor=derlich sind, um den Betrieb einer Eisenbahnlinie in eigene Regie übernehmen zu können (z.B. geprüfter Oberster Betriebsleiter) weder selbst verfügen, noch sie bezahlen können. Außerdem müssen die werk=stattmäßigen Voraussetzungen vorhanden sein, um die alle 4 bis 6 Jahre erforderlichen Hauptuntersuchungen der Dampflokomotive, bei denen die Lok in alle Einzelteile zerlegt werden muß (Kostenpunkt etwa 10.000,- bis 12.000,- DM je nach Erhaltungszustand), durchführen zu können. Wir sind also gezwungen, uns dorthin zu wenden, wo uns für die Verwirklichung unseres Projektes die günstigsten Voraussetzungen geboten werden. Sowohl gelände- und gebäudemäßig (Unterstellung der Fahrzeuge) als auch in touristischer Hinsicht bestehen die besten Voraussetzungen nach wie vor in Bad Rehburg und Rehburg Stadt zusammen=genommen. Eine Kombination Museums-Eisenbahn - Schiff kommt unseren Vorstellungen dabei sehr entgegen. Unsere Verhandlungen mit den VGH bezogen sich daher auch lediglich auf den evtl. Erwerb der zur Zeit

auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen - Asendorf eingesetzten Dampflok Nr. 33. Diese Lok wird von den VGH jedoch nach für nicht absehbare Zeit selbst benötigt.

Sollte jedoch auf der Schmalspurstrecke der Steinhuder-Meer-Bahn auch der Güterverkehr eingestellt werden, so erscheint es mir un= möglich, die Verbindungsstrecke zur Werkstatt in Wunstorf durch den Ort Klein-Heidorn aufrecht erhalten zu können. Der Verlust dieses Streckenteiles würde aber die Neueinrichtung einer vollausgerüsteten Werkstatt in Rehburg erfordern.

Die Klosterkammer Hannover hat unseren Antrag, den von der StMB nicht mehr benötigten Teil des Bahnhofsgeländes in Bad Rehburg als Eisenbahn-Museum verwenden zu dürfen, abgelehnt. Bei einer Ein= stellung des Betriebes auf der Schmalspurstrecke würde uns also das gesamte der Klosterkammer gehörende Bahngelände nicht mehr zur Verfügung stehen, so daß die Verbindung von Rehburg nach Steinhude unterbrochen wäre. In diesem Falle wäre unser Projekt demnach ge= storben. - Andererseits kann ich mir nicht vorstellen, daß es zur Einstellung des Güterverkehrs auf der Schmalspurkommt, da ja das Gutachten über den Umbau des Abschnittes Wunstorf - Steinhude posi= tiv (also für die Umspurung) ausgefallen ist. Falls der Umbau auf Normalspur bis Steinhude tatsächlich ausgeführt wird, wäre auch das Weiterbestehen der restlichen Strecke gesichert und damit die Vor= aussetzung für die Verwirklichung unseres Projektes gegeben.

Für 1.500,- DM, wie Sie schreiben, ist leider noch nicht einmal eine schrottreife Dampflok zu haben. Die Deutsche Bundesbahn hat uns jetzt eine Schmalspur-Dampflok zum Schrottpreis von 6.900,- DM angeboten. Die Lok ist von ähnlicher Bauart wie die von 1909 bis 1936 auf der StMB eingesetzte Schmalspurlok "Bokeloh" (ebenfalls von Borsig ge= baut). Unsere Mittel reichen jedoch für den Erwerb dieser Lok bei weitem noch nicht aus. - In Wunstorf steht noch der Triebwagen T 64, der von 1936 bis 1962 die Hauptlast des Personenverkehrs getragen hat. Er soll demnächst verschrottet werden. Außerdem ist noch der allererste Triebwagen der StMB, der kleine T 41, vorhanden, der es ebenfalls wert wäre, erhalten zu werden. Er steht zur Zeit im Schuppen in Bad Rehburg.

Soweit die Aussichten bei der Steinhuder-Meer-Bahn. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mich kurz darüber informieren würden, welche Beschlüsse auf der Gesellschafterversammlung der StMB am 27.10. ge= faßt worden sind. Solange noch irgendwelche Aussichten für die Ver= wirklichung unseres Projektes am Steinhuder Meer bestehen, werden wir unsere Bemühungen nicht aufgeben.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Kindermann



(Stempelaufdruck:)

Rückseite: "Harald Kindermann
Eisenbahnarchiv
2 Hamburg 70
Postfach 13441
Aufnahme: Harald Kindermann"

(Bleistift:) "6097"

(Foto-Nr:) "IM 075"

Harald O. Kindermann
2 Hamburg 22
Friedenstraße 6

Hamburg, den 10. März 1969

An alle Mitglieder
des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.

Verehrte Mitglieder !

Heute muß ich mich in einer außerordentlich ernsten Angelegenheit an Sie wenden, die den Fortbestand der von uns allen mit viel Mühe ins Leben gerufenen Museums-Eisenbahn bedroht. Wie Sie aus der Einladung zur Mitgliederversammlung ersehen haben, war ich zum Jahresende 1968 zunächst aus dem Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. ausgetreten. Es war meine Absicht, Sie mit diesem Schritt auf Mißstände aufmerksam zu machen, die ich allein nicht beheben kann, die aber unbedingt bedingt beseitigt werden müssen, wenn der Fortbestand der Museums-Eisenbahn gesichert bleiben soll. Auf Bitten einer Anzahl von Mitgliedern habe ich meine Austrittserklärung jedoch zurückgezogen. Dennoch meine ich, daß ich Ihnen eine ausführliche Begründung und Information über das Vorgefallene schuldig bin.

Es ist Ihnen sicherlich nicht entgangen, daß seit Jahren erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen den Herren Hentzschel und Kurbjuweit einerseits und den übrigen Vorstandsmitgliedern andererseits bestehen. Die Herren Hentzschel und Kurbjuweit sehen in der Museums-Eisenbahn eine Art "Hobby-Eisenbahn", die in erster Linie dem persönlichen Vergnügen der Mitglieder dient. Hiergegen wäre im Grunde vielleicht noch nicht einmal viel einzuwenden, wenn nicht das "Vergnügen" insbesondere Herrn Kurbjuweits u.a. darin bestünde, auf dem (ungebremsten!) Bahnmeisterwagen das 1 : 50-Gefälle im Vilser Holz herunterzurollen oder bei einer planmäßigen Zugfahrt auf dem Trittbrett des Packwagens zu sitzen und die Beine zur Erde baumeln zu lassen. Das Verhalten Herrn Kurbjuweits hat uns denn auch bereits einen Verweis des Versicherungsverbandes eingebracht. Ermahnungen meinerseits sind sowohl von Herrn Hentzschel wie auch von Herrn Kurbjuweit stets mit einem arroganten Grinsen beantwortet worden.

Bekanntlich haben wir es in erster Linie der Betriebsleitung der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya zu verdanken, daß es uns überhaupt gelungen ist, eine Museums-Eisenbahn einzurichten. Ich kann und will aber Herrn Leder nicht auch noch zumuten, sich u.U. eines Tages für einen durch den Spieltrieb einzelner Mitglieder verschuldeten Unfall verantworten zu müssen; ganz abgesehen davon, daß die Aufsichtsbehörde sofort die Einstellung des Museums-Eisenbahn-Betriebes verfügen würde.

Bei der Gründung des DKV (heute DEV) im Jahre 1964 habe ich folgende Leitsätze zugrundegelegt: Da der Betrieb einer Museums-Eisenbahn ganz erhebliche finanzielle Mittel erfordert, die von einem kleinen Kreis begeisterter Eisenbahnfreunde allein nicht aufgebracht werden können, muß eine Museums-Eisenbahn so geführt werden, daß ein möglichst großer Kreis von Menschen mit unterschiedlichen Interessen angesprochen wird. Hierzu ist Vorbedingung, daß beim Aufbau, weiteren Ausbau und Betrieb der Museums-Eisenbahn kulturhistorische Gesichtspunkte den absoluten Vorrang genießen. Oberster Zweck der Museums-Eisenbahn muß es also sein, historische Eisenbahn-Fahrzeuge und -Anlagen als technische Kulturdenkmale der Nachwelt im Betrieb zu erhalten. Keinesfalls darf in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen, es handele sich um das verrückte Hobby einiger "spinneter" Leute. Nur wenn dieser Grundsatz stets und ständig beherzigt

wird, läßt sich ein größerer Kreis von Eisenbahnfreunden und anderen historisch interessierten Menschen gewinnen, die bereit sind, unsere Bestrebungen durch einen laufenden Beitrag zu fördern. Nur dann läßt sich auch die Anerkennung der Förderungswürdigkeit durch das Finanzamt und vielleicht auch gelegentlich eine finanzielle Hilfe seitens des Staates oder von Firmen erreichen. Niemand aber wird bereit sein, daß persönliche Hobby anderer finanzieren zu helfen. Trotz der kulturhistorischen Aufgabe muß aber selbstverständlich der Aufbau und Betrieb der Museums-Eisenbahn so gestaltet werden, daß er allen, die bereit sind, selbst Hand anzulegen, Anreiz zu aktiver Mithilfe bietet. Ferner ist auf die Belange des Fremdenverkehrs Rücksicht zu nehmen, um der Museums-Eisenbahn möglichst hohe Einnahmen an Fahrgeld zu sichern. Auch die Wünsche der Anlieger-Gemeinden und der örtlichen Fremdenverkehrs-Organisationen wollen beachtet sein.

Herrn Kurbjuweit hat des öfteren geäußert, er sei nicht Idealist genug, in seiner Freizeit für die Museums-Eisenbahn tätig zu sein, wenn nicht auch"ein bißchen Spaß dabei herausspringen" würde. Nun, selbstverständlich habe auch ich mir von der Tätigkeit im DEV eine Freizeitbeschäftigung erhofft, die mir Freude bringt. Ich bin sogar der Meinung, daß die Erfüllung einer ernsthaften Aufgabe, die auch das Interesse der Allgemeinheit findet, viel mehr Freude zu geben vermag als bloße Spielerei, die möglicherweise gar von anderen verlacht wird.

Nun läßt sich selbstverständlich darüber diskutieren, ob das von mir entwickelte Konzept beibehalten werden soll oder ob die Museums-Eisenbahn als eine "Hobby-Eisenbahn", die dem persönlichen Vergnügen der Mitglieder dient, nach den Vorstellungen der Herren Hentzschel und Kurbjuweit betrieben werden soll. Herrn Kurbjuweit schwebt dabei die Museums-Eisenbahn in Schweden vor. Er kennt aber diese Bahn gar nicht eingehend genug, um beurteilen zu können, ob bei Übertragung dieses Prinzips auf die Verhältnisse in Deutschland noch eine ausreichende finanzielle Grundlage sicherzustellen ist. Es dreht sich ja weniger darum, was wir gern möchten, sondern darum, was wir von der finanziellen Seite her können. Auf jeden Fall meine ich aber, daß in einer so wichtigen Angelegenheit nicht der 1. Vorsitzende allein, auch nicht nur der Vorstand oder einige zufällig in Bruchhausen-Vilsen anwesende Mitglieder entscheiden können, sondern daß eine so wichtige Frage <u>allen</u> Mitgliedern zur Entscheidung vorgelegt werden muß.

Die Herren Hentzschel und Kurbjuweit hätten also einen entsprechenden Antrag an die Mitgliederversammlung richten müssen. Die beiden Herren beschritten diesen einzig legalen Weg jedoch nicht, sondern versuchten, ihre Interessen unter Mißachtung der satzungsmäßigen demokratischen Rechte der Mitglieder zu verwirklichen. Wie den meisten von Ihnen ja bekannt ist, führte sich Herrn Hentzschel bereits im Februar 1967 dadurch ein, daß er durch ein Rundschreiben Mißtrauen zwischen Mitglieder und Vorstand zu säen versuchte. Beide Herren haben ferner des öfteren versucht, die übrigen Vorstandsmitglieder durch abfällige Äußerungen zu verunglimpfen. Um i h r e Vorstellungen von einer Vereins-Eisenbahn zu verwirklichen scheuten sie auch nicht davor zurück, hinter dem Rücken der übrigen Vorstandsmitglieder Absprachen mit den VGH zu treffen, so daß schließlich niemand mehr wußte, wer im DEV eigentlich etwas zu sagen hatte. Herr Leder bat mich deshalb, ihm schriftlich mitzuteilen, wer für den DEV vertretungsberechtigt sei. Das habe ich mit Schreiben vom 14.8.1968 getan. Hierüber zeigte sich insbesondere Herr Hentzschel tief beleidigt, was umso unverständlicher ist, als sowohl Herrn Hentzschel wie auch Herr Kurbjuweit bei der Beratung der Satzung auf der Mitgliederversammlung 1967 in Hannover der Bestimmung des Art. 9 Abs. 5 ausdrücklich zugestimmt haben. Nach dieser Bestimmung ist der 1. Vorsitzende allein vertretungsberechtigt. Ich halte auch jede andere

Regelung nach wie vor für unsinnig, denn

1. ist auch bei jeder Eisenbahngesellschaft ein Mann, nämlich der Betriebsleiter, allein verantwortlich,
2. kann unserer Gastgeberbahn unmöglich zugemutet werden, einmal mit diesem und einmal mit jenem zu verhandeln,
3. würden die Eintragungen in das Vereinsregister erschwert, da alle vertretungsberechtigten Vorstandsmitglieder gemeinsam während der Geschäftsstunden beim Amtsgericht am Vereinssitz erscheinen müßten,
4. würden schnelle Entscheidungen unmöglich gemacht, weil die Vorstandsmitglieder erst zusammenkommen müßten,
5. könnten bei Fehlschlägen einzelne Vorstandsmitglieder versuchen, die Schuld auf die anderen abzuwälzen, während bei der jetzigen Regelung alle Vorstandsmitglieder dem 1. Vorsitzenden und dieser der Mitgliederversammlung verantwortlich ist.

Die derzeitige Regelung der Vertretungsbefugnis setzt allerdings voraus, daß die Mitglieder nur solche Männer zum 1. Vorsitzenden wählen, die das für die Leitung der Museums-Eisenbahn notwendige Fachwissen und die erforderliche Qualifikation mitbringen. Aber soviel demokratisches Verantwortungsbewußtsein sollte man doch wohl allen Mitgliedern zubilligen!

Ende 1967 fand sich Herr Kurbjuweit bereit, die Herausgabe unserer Mitteilungsblätter "DEV-Kurier" zu übernehmen. Merkwürdigerweise unterbreitete er seine Vorschläge jedoch zunächst nicht mir, sondern Herrn Hentzschel. Da ich für diese Entlastung von einer umfangreichen Arbeit sehr dankbar war, lud ich Herrn Kurbjuweit samt seiner Frau Gemahlin und Tochter zu mir nach Hamburg ein, um alle Einzelheiten zu besprechen. Hierbei bat ich Herrn Kurbjuweit, mir das Manuskript jeweils so rechtzeitig zur Einsichtnahme vorzulegen, daß evtl. erforderliche Änderungen noch berücksichtigt werden können. Es ist ja wohl selbstverständlich, daß der Vorstand auf den Inhalt des Vereinsorgans Einfluß nehmen kann. Schon bald stellte sich aber heraus, daß Herr Kurbjuweit die Herausgabe der Mitteilungsblätter aus keinem anderen Grunde übernommen hatte, als seine persönlichen Ansichten zu publizieren. Von einer Ausnahme abgesehen, weigerte er sich beharrlich, die Manuskripte dem Vorstand vorzulegen. So konnte es geschehen, daß in der Nr. 12 die Sätze erschienen: "Wir möchten auch hier darauf hinweisen, daß die Beteiligung an den Arbeitseinsätzen unbedingt besser werden muß. Wir kaufen unsere Fahrzeuge schließlich nicht, um sie dann verrotten zu lassen!". Das ist zwar eine Binsenwahrheit, aber man sollte so etwas doch lieber nicht schreiben; denn wir sind selbstverständlich denjenigen Mitgliedern, die zwar nicht aktiv mitarbeiten können, aber durch ihre Beitragszahlung den Erwerb historischer Fahrzeuge überhaupt erst ermöglichen, genauso dankbar wie den aktiven.

Herr Kurbjuweit weigerte sich auch monatelang, über seine Einnahmen mit dem Kassenwart abzurechnen, obgleich sowohl der Kassenwart wie auch ich selbst ihn darum gebeten hatten. Herr Franke sah sich daher außerstande, die Fristen für die Abgabe der Steuerklärungen einzuhalten, da er keinen lückenlosen Nachweis über alle Einnahmen und Ausgaben führen konnte. Ein heilloses Durcheinander in der Kassenführung mußte die unausbleibliche Folge sein.

Die Nr. 14 des DEV-Kuriers gab Herr Kurbjuweit schließlich heraus, ohne den von mir vorgesehenen Leitartikel abzuwarten. Seltsamerweise lag ihm "zufällig" gerade ein passender Leitartikel von Herrn Hentzschel vor. Nun habe ich bestimmt nichts dagegen, wenn der Leitartikel von einem anderen Vorstandsmitglied geschrieben wird; aber zumindest hätte mich Herr Hentzschel ja wohl von

seiner Absicht unterrichten können. Herr Kurbjuweit hat offenbar in letzter Minute doch noch bemerkt, daß er zu weit gegangen war; er brachte zu dem Heft dann eine abgezogene Beilage.

Die inhaltliche Gestaltung des DEV-Kurier durch Herrn Kurbjuweit hat es unmöglich gemacht, den Kurier bei den Bemühungen um die Anerkennung der Förderungswürdigkeit durch das Finanzamt als Beweis für die kulturelle Tätigkeit des Vereins heranzuziehen. Das ist ein Grund dafür, daß die Anerkennung der Förderungswürdigkeit bisher nicht erreicht werden konnte.

In der Zeitschrift "Eisenbahn-Kurier" veröffentlichte Herr Kurbjuweit einen Bericht über die Museums-Eisenbahn mit der Bitte, Beitrittserklärungen an ihn selbst (und nicht an den Vorstand) zu senden.

Es ist verschiedentlich der Verdacht geäußert worden, die Intrigen würden bei den Zusammenkünften der Geschäftsstelle Hannover bei Herrn Hase "ausgebrütet". Ob das zutrifft, vermochte ich nicht zu klären. Erwiesen ist lediglich folgendes: Am 23.11.1968 hat Herr Hase bei einer Zusammenkunft auf Anregung von Herrn Kurbjuweit für den Ankauf von Weichen sammeln lassen, deren Erwerb ich mit der Steinhuder-Meer-Bahn vereinbart hatte. Auf ausdrücklichen Wunsch Herrn Kurbjuweits ist das gesammelte Geld jedoch nicht auf eines der allgemeinen Vereinskonten, sondern auf das Werbedienst-Konto eingezahlt worden, über das Herr Kurbjuweit die Verfügungsberechtigung hat. Meines Erachtens hätte Herr Hase dieses Ansinnen ablehnen müssen.

Zu alledem haben die Herren Hentzschel und Kurbjuweit bei ihrer Tätigkeit ziemliches Ungeschick bewiesen. Herr Hentzschel hat beispielsweise des öfteren durch sein Verhalten Eisenbahnbedienstete der VGH verärgert. Die Nachwirkungen eines Falles, der bereits zweieinhalb Jahre zurückliegt, haben wir noch heute zu spüren. In einem anderen Fall bezeichnete er unseren Lokführer Herrn Hunold als "primitiv", obwohl wir es nur der aufopfernden Einsatzbereitschaft Herrn Hunolds zu verdanken haben, daß der Museums-Eisenbahn-Betrieb noch nicht zusammengebrochen ist. Herr Kurbjuweit brachte anläßlich einer Besprechung mit dem Herrn Oberkreisdirektor über die Probleme des Lokschuppenbaus durch seine Geltungssucht sowohl Herrn Leder wie auch mich in eine außerordentlich peinliche Situation, die um ein Haar den gesamten Erfolg der Besprechung zunichte gemacht hätte. Selbstverständlich können jedem von uns Fehler unterlaufen; ich nehme mich hiervon keinesfalls aus. Den Herren Hentzschel und Kurbjuweit fehlt es aber an der Fähigkeit, ihre Fehler einzusehen und danach zu handeln. Es kann mit Fug und Recht gesagt werden, daß die Tätigkeit der Herren Hentzschel und Kurbjuweit den übrigen Vorstandsmitgliedern keinerlei Entlastung gebracht hat, sondern daß ihnen im Gegenteil dadurch nur zusätzliche Arbeit verursacht worden ist.

Andererseits soll jedoch keineswegs verkannt werden, daß Herr Hentzschel es gewesen ist, der die Lok 15 der Kreis Altenaer Eisenbahn vor der drohenden Verschrottung bewahrt hat. Bitte nehmen Sie es mir aber nicht übel, wenn ich mich angesichts der geschilderten Vorfälle zuweilen frage, ob er nicht auch das nur getan hat, um Einfluß zu gewinnen. Ich möchte auch ausdrücklich anerkennen, daß Herr Hentzschel und seine Frau Gemahlin sich außerordentlich tatkräftig um die Instandhaltung unserer Fahrzeuge, insbesondere die Außenanstriche, verdient gemacht haben. Die vielen Stunden, die Herr Hentzschel hierfür geopfert hat, lassen sich gar nicht mehr zählen. Meines Erachtens gehört aber zum Vorsitzenden noch etwas mehr. Ich kann mich einfach des Eindruckes nicht erwehren, daß sowohl Herr Hentzschel als auch Herr Kurbjuweit über den kleinen Kreis, der der DKV anfangs gewesen ist, nicht hinausgekommen sind und daß sie nicht damit fertig werden, nunmehr in einem Verein tätig zu sein, der fast 250 gleichberechtigte Mitglieder zählt.

Der von Herrn Hentzschel im vergangenen [illegible] geführte Schriftwechsel läßt sowohl in sachlicher Hinsicht wie auch im Ton mehr als deutlich erkennen, daß Herr Hentzschel nicht gewillt ist, die für den Erfolg unserer Bestrebungen nun einmal unabdingbare gute Zusammenarbeit mit den übrigen Vorstandsmitgliedern zu pflegen. Als Herr Hentzschel mit seinem Schreiben vom 26.11.1968 schließlich den Gipfel der Unverschämtheit erreichte, habe ich resigniert und meinen Austritt erklärt. Da ich immer noch nicht ganz sicher war, ob es sich nicht vielleicht doch nur um Mißverständnisse handelte oder ob ich u.U. selbst unverzeihliche Fehler begangen habe, versuchte ich, auf einer eigens dazu einberufenen Vorstandssitzung am 14.12.1968 noch zu einer Klärung zu kommen. Mein Vorschlag, mit Herrn Hentzschel ein klärendes Gespräch unter vier Augen zu führen, wurde von Hentzschel zunächst abgelehnt, schließlich aber doch widerwillig angenommen. Das Ergebnis war dann auch danach.

Ich hatte gehofft, durch meinen Austritt wenigstens das Klima im Vorstand zu verbessern, indem ich dadurch weiteren Intrigen die Angriffsfläche zu entziehen glaubte. Hierin habe ich mich jedoch getäuscht. Herr Hentzschel schloß mit den beiden verbliebenen Vorstandsmitgliedern eine Vereinbarung, (deren Inhalt mir nicht bekannt ist,) um dann beide Herren nach allen Regeln der Kunst zu hintergehen. So änderte er beispielsweise die Anschrift des Vereins, ohne die Herren Pekny und Franke davon zu unterrichten, geschweige denn um ihre Meinung zu fragen. Auf diese Weise wollte sich Herr Hentzschel die Möglichkeit verschaffen, die für den Verein eingehende Post zu kontrollieren.

Ich habe mich bemüht, Ihnen die Vorgänge so sachlich wie irgend möglich und weitgehend ohne persönliche Stellungnahme darzulegen und ich hoffe, daß mir das einigermaßen gelungen ist. Es dürfte sich von selbst verstehen, daß die in diesem Rundschreiben erwähnten Vorwürfe durch Zeugen oder Schriftstücke schlüssig zu beweisen sind. Die weiteren Vorwürfe, die gegen die Herren Hentzschel und Kurbjuweit sowie auch gegen Herrn Hase erhoben werden, habe ich mit voller Absicht unerwähnt gelassen, da die vorliegenden Beweise nicht hundertprozentig sind. Alle, die mich näher kennen, werden mir glauben, wie ungern ich Ihnen überhaupt über diese unerfreulichen persönlichen Auseinandersetzungen berichte. Das ist auch der Grund dafür, weshalb ich Sie nicht schon längst unterrichtet habe, obwohl diese Gefahr für den Fortbestand der Museums-Eisenbahn nicht erst seit gestern besteht. Ich hatte bis zuletzt gehofft, diese Gefahr allein abwenden zu können. Das ist mir nicht gelungen. Es steht zu erwarten, daß die Herren Hentzschel und Kurbjuweit auch weiterhin versuchen werden, ihre persönlichen Interessen unter Mißachtung der satzungsmäßigen demokratischen Rechte aller anderen Mitglieder durchzusetzen und die Arbeit des künftigen Vorstandes auf jede ihnen mögliche Weise zu stören. Sie werden mir sicher darin zustimmen, daß diesem Treiben unbedingt Einhalt geboten werden muß, wenn nicht das Ansehen des DEV soweit Schaden nehmen soll, daß die Museums-Eisenbahn finanziell auf der Strecke bleibt. Ich bitte Sie deshalb, sorgfältig zu erwägen, ob die Herren Hentzschel und Kurbjuweit wegen Schädigung des Ansehens und vorsätzliche Zuwiderhandlung gegen die Ziele des Vereins aus dem DEV auszuschließen sind oder ob noch andere wirksame Maßnahmen gegen eine weitere schädliche Einflußnahme der beiden genannten Herren möglich sind. Um die Frist von 7 Tagen nach Art. 7 Abs. 1 der Satzung einzuhalten, habe ich vorsorglich entsprechende Anträge gestellt. Die Herausgabe unserer Mitteilungsblätter "DEV-Kurier" würde hiervon nicht berührt; die Mitteilungsblätter werden auch nach einem evtl. Ausschluß Herrn Kurbjuweits in der bewährten äußeren Aufmachung weiter erscheinen, aber gleichzeitig im Inhalt der Aufgabenstellung unserer Organisation besser angepaßt werden.

Mein größter Wunsch ist es jedoch, daß die Herren Hentzschel und Kurbjuweit ihr Fehlverhalten einsehen und sich bereit finden mögen, künftig aus dieser Einsicht heraus zu handeln, so daß doch noch ein Weg des gegenseitigen Verständnisses

zum Nutzen der Museums-Eisenbahn gefunden werden kann. In diesem Fall werde ich meine Ausschlußanträge selbstverständlich gern zurückziehen.

Um zu verhindern, daß die Museums-Eisenbahn künftig erneut das Opfer persönlicher Interessen Einzelner werden kann, schlage ich vor, die Museums-Eisenbahn in eine "Stiftung Deutsche Museums-Eisenbahn" umzuwandeln, die von einem Kuratorium aus Historikern, Eisenbahn-Sachverständigen, Fachleuten des Fremdenverkehrs und DEV-Mitgliedern geleitet wird. Das Kuratorium soll etwa zweimal jährlich zusammentreten, um die "Marschroute" aller Bestrebungen festzulegen, über Grundsatzfragen zu entscheiden und einen Haushaltsplan aufzustellen. Die laufenden Geschäfte sollen von einem Vorstand geführt werden, den die Kuratoriums-Mitglieder aus ihrer Mitte wählen. Diesem Vorstand sollen neben einem Präsidenten und einem Vizepräsidenten ein Technischer Leiter für Fahrzeug-Instandhaltung und Selbsthilfe-Einsätze, ein Fahrdienstleiter, ein kaufmännischer Geschäftsführer, ein Fachmann für Öffentlichkeitsarbeit und ein Kassenwart angehören.

Für das Kuratorium schlage ich folgende Herren vor:

Herrn Oberkreisdirektor Dr. Siebert-Meyer als Vertreter der Belange des Kreises Grafschaft Hoya,

Herrn Prof. Dr. Walter Hävernick und Herrn Dr. Joachim Hotz als Historiker,

Herrn Eisenbahndirektor Leder und Herrn Eisenbahndirektor Schmidt als Sachverständige des Eisenbahnwesens,

den Vorsitzenden des Verkehrs- und Kneipp-Vereins Vilsen e.V., Herrn Ludolf Hagemann, als Fachmann für Fragen des Fremdenverkehrs,

Herrn Dr. Otto P. Happel als Technischen Leiter für Fahrzeuginstandhaltung und Selbsthilfe-Einsätze,

Herrn Henning Piecker als Fahrdienstleiter,

ferner die Leiter der DEV-Geschäftsstellen Berlin, Köln und Stuttgart, die Herren Strauch, Gabriels und Blaschke, sowie die Herren Fricke (DB), Pekny (Mitbegründer des DEV), Rippe (Bahnhofsvorsteher von Bruchhausen-Vilsen) und Schüler, außerdem als Vertreter der jungen Generation Herrn Ulrich Graebert. Außerdem sollten dem Kuratorium möglichst ein Volljurist und ein Steuerberater sowie ein Architekt angehören. Als Sitz der Stiftung schlage ich Bruchhausen-Vilsen vor.

Durch die Umwandlung der Museums-Eisenbahn in eine Stiftung ergeben sich außerdem folgende nicht zu unterschätzende Vorteile:

1. Die Bereitschaft in der Öffentlichkeit, Stiftungen durch Zuwendungen zu fördern, ist anerkanntermaßen erheblich größer, als Vereine zu unterstützen, zumal dem Verein allgemein der Makel der "Vereinsmeierei" anhaftet.
2. Der Anerkennung der Förderungswürdigkeit durch das zuständige Finanzamt stehen bei einer Stiftung kaum Hindernisse entgegen, so daß Zuwendungen steuerlich absetzbar wären.
3. Die Leitung der Stiftung durch ein vielköpfiges Kuratorium verhindert, daß sich Einzelne über Gebühr Einfluß auf die Entwicklung der Museums-Eisenbahn verschaffen.

Ferner schlage ich vor, den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. zusammenzuschließen. Im gesamten gesellschaftlichen, öffentlichen und wirtschaftlichen Leben besteht heute eine eindeutige Tendenz zur "Konzentration der Kräfte". Durch den Zusammenschluß der beiden größten deutschen Vereinigungen, die sich mit der Pflege der Eisenbahn-

650388

geschichte befassen, zu einer Organisation mit fast 500 Mitgliedern würde ins=
besondere eine wesentlich konzentriertere und damit erfolgreichere Öffentlich=
keitsarbeit ermöglicht. Ferner entfielen die Kosten der derzeitigen doppelten
Mitgliederwerbung. Als weiterer wesentlicher Vorteil ergäbe sich ein fundierte=
rer Standpunkt bei den für die Verfolgung der Ziele laufend erforderlichen Ver=
handlungen. Es ist ein gewaltiger Unterschied, ob man eine Vereinigung von 250
oder von 500 Mitgliedern vertritt.

Voraussetzung für einen Zusammenschluß ist allerdings, daß ein entsprechender
Anteil an den Gesamteinnahmen an Mitgliederbeiträgen und Spenden auch weiterhin
der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen zufließt und die Museums-Eisenbahn
auch an dem Einnahme-Zuwachs infolge Mitgliederzugang beteiligt wird; denn auch
hier hat der Satz "Stillstand ist Rückschritt" uneingeschränkte Gültigkeit.
Ich habe bereits im Sommer 1967 mit Herrn Dr. Hotz Verhandlungen über den Zusam=
menschluß unserer beiden Vereinigungen geführt, die durchaus erfolgreich verlau=
fen sind. Damals stellten sich dem Zusammenschluß jedoch einige Probleme ent=
gegen, so daß zunächst nur die bekannte Vereinbarung über die gegenseitige Zu=
sammenarbeit geschlossen haben. Da weder Herr Pekny noch ich Anspruch darauf
erheben, nach dem Zusammenschluß im Vorstand der Deutschen Gesellschaft ver=
treten zu sein, wäre keine Neuwahl des Vorstandes der DGEG erforderlich, zumal
die Leistungen der DGEG unter ihrem derzeitigen Vorstand über jeden Zweifel
erhaben sind und höchste Anerkennung verdienen.-

Die Herren Hentzschel und Kurbjuweit werden ohne Zweifel keine Mühe scheuen,
jeden einzelnen ihrer Gesinnungsgenossen zu veranlassen, an der bevorstehenden
Mitgliederversammlung teilzunehmen oder aber ihnen sein Stimmrecht zu über=
tragen. Aus diesem Grunde bitte ich insbesondere alle diejenigen, die die von
mir vertretene Richtung für die vernünftigste halten und meine Vorschläge ak=
zeptieren, den Weg nach Hannover nicht zu scheuen. Falls Sie wirklich nicht
kommen können, möchte ich Sie hiermit bitten, ihre Stimme nach Art. 7 Abs. 5
der Satzung einem anderen Mitglied zu übertragen. Ich möchte sicherstellen,
daß möglichst alle Mitglieder an den bevorstehenden wichtigen Entscheidungen
teilhaben. Bitte sehen Sie jedoch davon ab, mir Ihre Stimme zu übertragen; ich
empfehle Ihnen, hierfür ein an den Auseinandersetzungen nicht beteiligtes Mit=
glied zu wählen. Für den Fall, daß Ihnen kein Mitglied näher bekannt ist, das
die Versammlung besuchen will, möchte ich Ihnen unseren 2. Vorsitzenden, Herrn
Peter Pekny und den Leiter der Geschäftsstelle Köln, Herrn Andreas Gabriels,
nennen. Beide Herren werden auf jeden Fall an der Versammlung teilnehmen. Herr
Pekny ist Mitbegründer des DEV.

Bitte senden Sie Ihre Erklärung noch heute ab! Zur Erleichterung finden Sie
anbei einen Vordruck. Selbstverständlich können Sie den Vordruck noch durch
die Bitte ergänzen, wie Sie abgestimmt haben möchten, um den Betreffenden die
Entscheidung zu erleichtern. Falls Sie Ihre Stimme bereits einem Mitglied über=
tragen haben, diese Übertragung aber zurückziehen wollen, vermerken Sie dies
bitte auf der neuen Übertragung-Erklärung.

Abschließend bitte ich Sie, Ihre Entscheidung ohne Rücksicht auf die persönli=
chen Interessen einzelner Mitglieder und insbesondere auch ohne Rücksicht auf
meine Person allein im Hinblick auf den größtmöglichen Nutzen für unsere
Museums-Eisenbahn zu treffen. Ich bin nach wie vor bereit, in jeder mir mög=
lichen Weise aktiv für die Museums-Eisenbahn tätig zu sein. Doch bitte ich Sie
um Verständnis dafür, daß ich angesichts der eingangs dargelegten Vorfälle
nicht wieder Vorsitzender des DEV werden möchte.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr sehr ergebener

Harald O. Kindermann

Anl. 2

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V. SITZ KARLSRUHE

650389

5. Mitgliederbrief

30. Juni 1969

7500 KARLSRUHE 1

POSTFACH NR. 2063
(ELBINGER STRASSE 12c)
TELEFON 0721 · 64969

KONTO · DEUTSCHE BANK
KARLSRUHE NR. 143990

Verehrte Mitglieder,

erfreuliches, leider aber auch eine betrübliche Entwicklung veranlassen uns zu den folgenden Mitteilungen.

Zugang zu unseren Fahrzeugsammlungen:
Motorlokomotive der Firma Möhl & Co. Kg in Köln-Dellbrück, Achsfolge B, Gasmotorenfabrik Deutz 1912, Fabr.-Nr.-1246, Regelspur. Diese Kleinlok mit 35-PS-Petroleummotor stellt ein gutes Beispiel für die Frühzeit von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren dar. Stiftung der Firma Möhl.

Studienfahrten und andere Veranstaltungen:
Am 15.6.1969 fuhren wir mit 317 Teilnehmern von München nach Bayrischzell und Tegernsee; Zuglok war 050 975 des Bw Mühldorf, auf der TAG Lok 6, Gattung GtL 4/4. Am 13.6. besichtigten 40 Interessenten die Werkanlagen der Krauss-Maffei AG in München-Allach. Etwa 50 Gäste besuchten am 14.6. die neu eingerichtete Fahrzeughalle des Deutschen Museums, die wegen Bauarbeiten noch nicht allgemein zugänglich ist. Am Abend sprach Herr Dipl.-Ing. Johannes Pfeifer aus München vor etwa 80 Hörern über "München und die Lokomotive", die Geschichte des Lokbaues in München bis zum Ende der Länderbahnzeit.

Ehrenmitgliedschaft:
Auf Beschluß der 2. ordentlichen Mitgliederversammlung vom 12.4.69 in Hannover haben wir der Oberrhein. Eisenbahn-Gesellschaft AG in Mannheim die Ehrenmitgliedschaft angetragen. Die OEG nahm diesen Antrag an; sie hat unsere Arbeit durch die Stiftung von drei Fahrzeugen, darunter dem "Feurigen Elias", in hervorragender Weise gefördert. Wir begrüßen die OEG als erstes Ehrenmitglied unserer Gesellschaft.

Bitten um Mitarbeit:
Immer noch brauchen wir Hilfe in Ottenhöfen - sowohl in der Werkstatt als auch für die Betriebstage der Dampfzüge. Für unser Fahrzeugdepot in Bochum-Dahlhausen hat sich ein kleiner Arbeitskreis gebildet, der Verstärkung sucht. Wer helfen möchte, lasse uns das, bitte, wissen..

Zusammenarbeit mit dem Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. (DEV):
Seit November 1967 besteht eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen dem DEV und uns, vgl. 1. Jahresbericht 1967. Kernpunkte sind die Gleichheit der beiderseitigen Mitglieder bei Preisvergünstigungen und der Anspruch aller Mitglieder auf die Rundschreiben beider Vereinigungen. Beide Seiten haben diese Vereinbarungen bis Ende 1968 eingehalten.

Mit einem Schreiben vom 10. Mai 1969 an den 1. Vorsitzenden des DEV, Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, mußten wir jedoch unserer ernsten Besorgnis über die Nichteinhaltung mehrerer Punkte Ausdruck geben.

Der DEV hatte im Frühjahr 1969 die Gleichheit der Mitglieder bei den Fahrpreisen der Dampfzüge in Bruchhausen-Vilsen aufgegeben. Ferner war der Versand der Rundschreiben und Mitteilungen mit Nr. 14 des DEV-Kurier ohne Vorankündigung auf ein für unsere Mitglieder unzureichendes Kontingent beschränkt worden. Im Heft 15 des DEV-Kurier ist vermerkt, daß das Heft nur noch an DEV-Mitglieder abgegeben werde. Unserer Gesellschaft wurde davon kein Exemplar zugesandt - nicht einmal das eine Stück, das auf Grund gegenseitiger Mitgliedschaft zu erwarten gewesen wäre.

Bei allen diesen Vorgängen hätte es gewiß nicht an unserem Verständnis für finanzielle Belastungen des DEV und an der Bereitschaft zur Abhilfe gefehlt. Leider ist über keine der Fragen vorher gesprochen worden, sondern wir wurden vor vollendete Tatsachen gestellt.

Unser Schreiben vom 10.5.1969 an den 1. Vorsitzenden des DEV wurde in dessen Auftrag am 9.6.1969 durch den Chefredakteur des DEV-Kurier, Herrn Otto Kurbjuweit, beantwortet. Aus seinem Brief geht hervor, daß man - "Vertrag hin, Vertrag her" - nicht bereit sei, eine andere und vereinbarungsgemäße Lösung der Fahrpreisfrage in Bruchhausen-Vilsen zu suchen, und daß man, wenn wir den DEV-Kurier weiter haben wollten, pro Einzelheft DM 2,00 von uns fordern müsse. Diesen Preis haben wir bereits am 1[illegible].4.1969 bei einem Gespräch in Hannover abgelehnt. Ferner erklärt Herr Kurbjuweit, daß die Ermäßigung für unsere Mitglieder in Bruchhausen-Vilsen immer noch 50 % betrage, während DEV-Mitglieder bei uns höchstens einen Nachlaß von 25 % bekämen, und im übrigen sei es dem DEV nicht zuzumuten, uns zu subventionieren.

Wir waren, wie wir schriftlich und mündlich zum Ausdruck gebracht hatten, daran interessiert, uns mit mehreren Seiten pro Ausgabe gegen Bezahlung am DEV-Kurier zu beteiligen, um bebilderte Informationen bringen zu können, ohne wieder eine neue Veröffentlichung anfangen zu müssen. Die Erörterungen hierüber gelangten nicht über die Anfänge hinaus.

Die Beibehaltung der gemeinsamen Angebotsliste für Ansichtskarten und Schriften war bereits im Mai daran gescheitert, daß der DEV nicht damit einverstanden war, im Angebot wie bisher die Namen aller Bildautoren zu nennen. Wir sehen darin eine urheberrechtliche Gepflogenheit und eine Information für den Besteller.

Durch die oben skizzierten, einseitigen und unangekündigten Maßnahmen des DEV wurden unsere Abmachungen von 1967 faktisch außer Kraft gesetzt, da die Gleichheit der Mitglieder in Preisgestaltung und Informationsanspruch fundamentale Bestandteile dieser Vereinbarungen sind. Die im Schreiben vom 10.5.1969 vorgetragene Bitte, uns für eine Neufassung der Vereinbarungen Vorschläge zu machen, fand kein Echo.

Wir sehen uns nicht in der Lage, die Erfüllung vertraglicher Vereinbarungen in das freie Ermessen unseres Partners zu stellen. Daher mußten wir uns zu unserem großen Bedauern entschließen, klare Verhältnisse zu schaffen und die Vereinbarungen vom November 1967 zum 31. Juli 1969 zu kündigen. Die Gewährung von Vorzugspreisen für Mitglieder des DEV wird mit diesem Zeitpunkt eingestellt. Unsere Mitglieder erhalten dann auch keine Vergünstigungen mehr bei Fahrten mit der Museumseisenbahn des DEV.

Mit freundlichen Grüßen
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

Der Präsident: Der Vizepräsident:

(Dr. Joachim Hotz) (Theodor Horn)

Harald O. Kindermann, Eisenbahn-Archiv

Harald O. Kindermann, 2 Hamburg 70, Postfach 13 441

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6
Telefon (04 11) 2 00 70 99

Briefanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Herrn
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	29.7.1969	Ki	12. September 1969

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Besten Dank für Ihren freundlichen Brief. Ich bitte Sie vielmals um Entschuldi= gung, daß ich Ihnen erst heute darauf antworte; ich bin zur Zeit durch die Planung des neuen Paketpostamtes Hamburg mit angeschlossenem Postbahnhof beruf= lich so in Anspruch genommen, daß es mir nicht möglich war, Ihnen noch vor meinem ohnehin nur kurzen Urlaub zu schreiben. Außerdem erwartet meine Frau ihr erstes Baby, was für mich allerlei Umorganisationen in unserer Wohnung zur Folge hat.

Zu Ihrer Information muß ich Ihnen zunächst einmal mitteilen, daß ich den Vor= sitz im Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., der die Museums-Eisenbahn in Bruch= hausen-Vilsen betreibt, am 31.12.1968 niedergelegt habe und gleichzeitig aus dem DEV ausgetreten bin. Der Grund hierfür war folgender: Im DEV hatte sich eine Clique gebildet, die mit illegalen Mitteln unter Mißachtung der demokrati= schen Rechte der anderen Mitglieder versuchte, Einfluß auf die Museums-Eisenbahn zu gewinnen und die Museums-Eisenbahn in ihrem Sinne "umzufunktionieren". Die näheren Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Rundschreiben (Anl. 1), mit dem ich im März dieses Jahres versuchte, den Mitgliedern die Augen zu öffnen. Wie erwartet, erschienen die Mitglieder der erwähnten Clique vollzählig zur Mitgliederversammlung, so daß ich auf verlorenem Posten stand.

Meine Befürchtungen haben sich inzwischen weitgehend bewahrheitet. So hat der DEV beispielsweise kürzlich die von mir sorgsam gepflegten freundschaftlichen Beziehungen zu der bestens angesehenen Deutschen Gesellschaft für Eisenbahnge= schichte abgebrochen (s. Anlage 2). Sie können sich sicher denken, daß viele DEV-Mitglieder über alle diese Vorgänge verärgert sind und zum Jahresende aus= treten wollen. Der DEV ist also auf dem besten Wege dabei, die finanzielle Grundlage der Museums-Eisenbahn zu vernichten.

Es stimmt, daß der Umbau der Strecke Bruchhausen-Vilsen - Heiligenberg - Asen= dorf auf Normalspur zur Zeit stark im Gespräch ist. Ein einfaches Umnageln ist jedoch nicht möglich, weil die Schmalspurschienen (Form 5) für die Normalspur zu schwach sind. Für die Museums-Eisenbahn ist jedoch gesorgt: Falls es zu der Umspurung kommt, soll die eine der beiden jetzigen Schmalspurschienen als dritte Schiene wieder in das Normalspurgleis eingebaut werden, so daß die Museums-Eisenbahn weiterfahren könnte. Ich persönlich kann mich mit dem Gedanken

650392

einer "Schmalspurbahn auf Normalspurgleis" allerdings nicht befreunden; ich meine, daß dann das beste davon ist. Ein Umzug der Museums-Eisenbahn kommt jedoch auf gar keinen Fall in Betracht, denn die einzige betriebsfähige Dampflok gehört den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya und nicht dem DEV.

Aufgrund der Vorgänge im DEV überlege ich schon seit Anfang dieses Jahres, ob ich nicht am Steinhuder Meer noch einmal neu beginnen soll, zumal ich auch die fremdenverkehrsseitigen Voraussetzungen am Steinhuder Meer günstiger ein= schätze als in Bruchhausen-Vilsen. Das Steinhuder Meer ist doch weithin als Ausflugs- und Urlaubsziel bekannt, und eine Museums-Eisenbahn dort könnte gleich drei Fremdenverkehrsorte (Rehburg, Bad Rehburg und Steinhude) mitein= ander verbinden, so daß die Hin- und Rückfahrten einigermaßen gleichmäßig ausgelastet wären. U.U. könnte als vierter Ort Großenheidorn hinzukommen. Die Nähe Hannovers dürfte sich ebenfalls günstig auswirken.

Schon mehrfach hatte ich mir vorgenommen, in dieser Angelegenheit mit Ihnen Verbindung aufzunehmen; doch habe ich diesen Gedanken immer wieder verworfen, weil ich einfach keine Möglichkeit sah, ein solches Projekt zu finanzieren. Der Aufbau einer Museums-Eisenbahn aus dem Nichts heraus erfordert ein Start= kapital von 65.000 DM, wovon 15.000 DM auf den Ankauf und Transport einer Dampflok und zweier Personenwagen und 50.000 DM auf die Genaralüberholung der Dampflok entfallen, die in jedem Falle vor der Wiederinbetriebnahme erforder= lich ist. Ich weiß einfach nicht, wie ich einen solchen Betrag zusammenbringen soll. Eine Eisenbahngesellschaft, die meine Pläne großzügig unterstützt, werde ich ein zweites Mal nicht finden, und mit der Hilfe der Bundesbahn kann ich zum zweiten Mal auf gar keinen Fall rechnen. Einen neuen Verein zu gründen halte ich ebenfalls für aussichtslos, einmal aufgrund meiner Erfahrungen mit dem DEV, zum anderen aber auch, weil es mittlerweile so viele Organisationen mit gleichen Zielen gibt, daß es m.E. so gut wie unmöglich ist, eine genügende Anzahl zahlender Mitglieder zu gewinnen.

Die einzige Möglichkeit, zu einer Museums-Eisenbahn am Steinhuder Meer zu kommen, dürfte sein, daß die interessierten Gemeinden gemeinsam versuchen - u.U. unter Beteiligung der regionalen Geldinstitute -, das erforderliche Startkapital zusammenzubekommen. Ich habe seinerzeit von der Kreissparkasse in Syke eine beträchtliche Summe für die Museums-Eisenbahn erhalten. Vielleicht ließen sich die Kosten für die Generalüberholung der Lok noch senken, wenn man einen Teil der Arbeiten in der Werkstatt der StMB ausführen läßt. Die Kessel= überholung kann dort allerdings nicht mehr vorgenommen werden, weil die dazu nötigen Einrichtungen nicht mehr vorhanden sind.

Ich selbst bin gegebenenfalls bereit, Aufbau und Leitung einer Museums-Eisen= bahn am Steinhuder Meer ehrenamtlich zu übernehmen. Ich bin - gemeinsam mit einem guten Bekannten aus Köln - Eigentümer eines Personenwagens, der früher der Steinhuder-Meer-Bahn gehörte und 1936 nach Einstellung des Abschnittes Rehburg - Uchte an die Inselbahn Langeoog verkauft wurde (s. beil. Foto). Wir sind bereit, diesen Wagen, der sich zur Zeit in Bruchhausen-Vilsen befindet, als kostenlose Dauerleihgabe für eine Museums-Eisenbahn am Steinhuder Meer zur Verfügung zu stellen. Allerdings bedarf der Wagen einer gründlichen Auf= arbeitung, bevor er wieder eingesetzt werden kann. Wir sind ferner bereit, uns am Ankauf einer Dampflok finanziell zu beteiligen. Ich habe mich mit gleicher Post um eine geeignete Schmalspurdampflok bemüht, doch befürchte ich, daß ich um einige Monate zu spät komme: Die Strecke, auf der die Lok verkehrte, ist schon Anfang dieses Jahres stillgelegt worden. Leider gibt es kaum noch meterspurige Dampfloks. Es wird daher sehr schwer sein, etwas passendes zu bekommen. Ein weiterer Personenwagen dürfte dagegen noch aufzutreiben sein.

Wie ich hörte, erhält die StMB für den Lokschuppen in Rehburg Stadt nur 40 oder 50 DM Miete monatlich. Soviele Helfer, daß dieser Betrag laufend aufgebracht werden kann, werde ich sicherlich zusammenbekommen. Etliche DEV-Mitglieder haben mir ungefragt mitgeteilt, daß sie sofort aus dem DEV austreten und mich unterstützen würden, falls sich mich entschließe, noch einmal neu anzufangen (der Austritt aus dem DEV ist mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zum Schluß des Kalenderjahres zulässig).

Soweit meine Gedanken zu einer Museums-Eisenbahn am Steinhuder Meer. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir Ihre Meinung hierzu mitteilen würden. Gern bin ich auch bereit, Sie einmal aufzusuchen, um die anstehenden Fragen mit Ihnen zu besprechen.

Da ich es nicht für ratsam halte, wenn jetzt schon bekannt wird, daß ich mich um die Einrichtung einer neuen Museums-Eisenbahn bemühe, bitte ich Sie, diesen Brief streng vertraulich zu behandeln.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr sehr ergebener

Harald O. Kindermann, Eisenbahn-Archiv

Harald O. Kindermann, 2 Hamburg 70, Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister
Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6
Telefon (04 11) 2 00 70 99

Briefanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	-	Ki	25. Oktober 1969

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Ergänzend zu meinem Brief vom 12. September ds. Js. kann ich Ihnen heute mit=teilen, daß die Dampflokomotive, um die ich mich bemüht habe, entgegen meinen Befürchtungen glücklicherweise doch noch nicht verschrottet worden ist. Ich erhielt gestern die Nachricht, daß die Lok noch zum Verkauf steht.

Es handelt sich um eine zweiachsige Maschine, Baujahr 1894, von ganz ähnlicher Bauart wie die 6 Lokomotiven der Steinhuder-Meer-Bahn mit den Namen "Steinhude", "Hagenburg", "Rehburg", "Loccum" (I), "Stolzenau" und "Leese", die bis 1936 fast den gesamten Verkehr auf der StMB bewältigten und deren letzte erst 1954 aus=gemustert wurde. Zusammen mit dem mir gehörenden Personenwagen würde also schon ein stilechtes "Steinhuder-Meer-Bahn-Züglein" entstehen. Da die Lok erst Ende 1964 eine Hauptuntersuchung erhalten hat, könnte sie nach einer Zwischen=ausbesserung u.U. noch bis Ende 1970 eingesetzt werden, so daß das Problem der Hauptuntersuchung erst dann akut würde. Der Kaufpreis für die Lokomotive beläuft sich allerdings auf 4.000 Mark. Ich hoffe jedoch, den Preis noch um 1.000 Mark "herunterhandeln" zu können. Die verbleibenden 3.000 könnte ich aufbringen. Noch ungeklärt ist hingegen die Frage der Aufbringung der Kosten für die Transporte von Lok und Wagen nach Rehburg und der Anschaffung eines weiteren Personenwagens, der mir für einen reibungslosen Museums-Eisenbahn-Betrieb erforderlich erscheint.

Als Gründer des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. muß ich allerdings zu gegebener Zeit den DEV von meiner Absicht, eine Dampflok zu erhalten, in Kenntnis setzen, zumal da ich auf keinen Fall diejenigen Mitglieder des DEV, die mir wohlgesonnen sind, verärgern möchte. Ich glaube aber nicht, daß mir der derzeitige Vorstand des DEV ein günstiges Angebot über die Unterbringung der zu erwerbenden Lok unterbreiten und die Transportkosten übernehmen wird, so daß ich mich dann guten Gewissens endgültig für Rehburg entscheiden kann.

Soweit das Neueste. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie meine Pläne vorerst noch vertraulich behandeln würden, da sich sonst u.U. noch andere Kreise für die Lok interessieren könnten, was mir die Preisverhandlungen verständlicher=weise sehr erschweren würde. Es würde mich freuen, bald von Ihnen zu hören.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr sehr ergebener
Harald Kindermann

Harald O. Kindermann, Eisenbahn-Archiv

Harald O. Kindermann, 2 Hamburg 70, Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6
Telefon (04 11) 2 00 70 99

Briefanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	27.10.1969	Ki	18. Januar 1970

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Besten Dank für Ihren freundlichen Brief und Ihr finanzielles Angebot. Bedauer=licherweise gestalten sich die Verhandlungen über den Erwerb der Lokomotive äußerst schleppend, doch weiß ich aus Erfahrung, daß man in diesen Dingen Geduld haben muß. Ich habe vor einigen Tagen noch einmal schriftlich nachge=faßt, und so kann es sein, daß ich mich demnächst ganz plötzlich zum Kauf der Lok entschließen muß. Die Aufbringung des Kaufpreises ist - wenn auch mit "Hängen und Würgen" - so gut wie gesichert, nur woher ich das Geld für den Transport der Lok nach Rehburg, der auf jeden Fall mindestens 1 000 DM kosten wird, nehmen sollte, war mir noch nicht klar. Wenn ich die angebotene Summe hierfür verwenden dürfte, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Unbedingte Voraussetzung dafür, daß ich mich zum Kauf der Lok entschließe, ist jedoch, daß der Lokschuppen in Rehburg Stadt für die Unterstellung der Lok und des mir gemeinsam mit einem Bekannten gehörenden Personenwagens zur Verfügung steht; denn wenn ich die Lok im Freien abstellen müßte, wäre sie in kurzer Zeit von Jugendlichen und durch die Witterungseinflüsse zerstört. Ich wäre Ihnen deshalb sehr dankbar, wenn Sie sich freundlicherweise um diese Angelegen=heit bemühen könnten. Die Lok ist 6 m lang, der Personenwagen 12,5 m. So groß müßte meiner Erinnerung nach der Rehburger Schuppen eigentlich sein. Daß der Personenwagen ein ehemaliger Wagen der Steinhuder-Meer-Bahn ist, den die StMB 1936 an die Inselbahn Langeoog verkauft hat, schrieb ich Ihnen, glaube ich, schon. Er käme dann also wieder auf seine Stammbahn zurück.

Aus unfallversicherungsrechtlichen und haftungsrechtlichen Gründen ist es unum=gänglich, für unser Projekt eine Kleinbahngesellschaft mit eigener Rechtsper=sönlichkeit zu gründen. Da für eine GmbH. das Stammkapital nicht ausreicht und bei einer offenen Handelsgesellschaft die Gesellschafter mit ihrem gesamten Privatvermögen haften, kann es nur ein eingetragener Verein (e.V.) werden. Der Mitgliedsbeitrag sollte meines Erachtens für Einzelmitglieder 5,-- DM monatlich und für korporative Mitglieder (Firmen, Vereine, Gemeinden usw.) 50,-- DM monat=lich betragen. Sitz der Gesellschaft soll Rehburg werden. Ich würde mich sehr freuen, wenn zu gegebener Zeit auch die Gemeinde Rehburg ihren Beitritt er=klären würde (ebenso wie die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen Mitglied im Deutschen Eisenbahn-Verein ist).

In den vergangenen Monaten bin ich nicht untätig gewesen, und so konnte ich

bisher drei Herren gewinnen, die bereit sind, Mitglied zu werden und den monat=
lichen Beitrag von 5,-- DM zu zahlen. Da unser Projekt unter keinen Umständen
publik werden darf, bevor die Vorbereitungen gänzlich abgeschlossen und die
Fahrzeuge erworben sind, konnte ich bis jetzt nur solche Leute ansprechen, für
deren Verschwiegenheit ich mich verbürgen kann. Zwei der Herren wollen auch
bei der Instandhaltung der Fahrzeuge mit Hand anlegen. Einer von ihnen will
ferner einen zweiachsigen Schmalspur-Personenwagen kaufen und kostenlos zur
Verfügung stellen. Zusammen mit dem schon erwähnten Personenwagen stünden dann
72 Sitzplätze zur Verfügung. Ungeklärt ist jedoch auch hier, wie das Geld für
den Transport nach Rehburg aufgebracht werden soll.

Ich beabsichtige, am 7. Februar zusammen mit dem genannten jungen Mann, der
uns einen Personenwagen kaufen will, die Steinhuder-Meer-Bahn zu bereisen, um
die Örtlichkeiten noch einmal eingehend zu besichtigen. Da mein letzter Besuch
dort nun schon mehr als vier Jahre zurückliegt - danach ließ mir die Arbeit
im Deutschen Eisenbahn-Verein keine Zeit mehr zu solchen Exkursionen - wird
sich inzwischen manches verändert haben. Bei dieser Gelegenheit möchten wir
auch eine kurze Unterredung mit dem Betriebsleiter Herrn Tramitz führen, den
ich gut kenne, um zu erfahren, inwieweit überhaupt noch Personenfahrten auf
der StMB zulässig und möglich sind. Hierbei müssen wir sehr behutsam vorgehen,
damit unser Projekt nicht vorzeitig bekannt wird, zumal auch mehrere Herren
aus dem Deutschen Eisenbahn-Verein mit der Betriebsleitung der StMB bekannt
sind. Am Abend des 7. Februar würden wir sehr gern die Angelegenheit einmal
in allen Einzelheiten mit Ihnen durchsprechen, und ich bitte Sie deshalb um
Mitteilung, ob Ihnen dieser Termin gelegen ist. Ferner wäre ich Ihnen dankbar,
wenn Sie einen geeigneten Treffpunkt vorschlagen würden, an dem man sich unge=
stört unterhalten kann. Wir könnten mit dem Bus um 19.o9 Uhr in Rehburg ein=
treffen. Da wir die Nacht in Rehburg verbringen müssen, bitte ich Sie, mir ein
empfehlenswertes, aber nicht allzu teures Hotel zu nennen, das möglichst nicht
so weit vom Bahnhof oder dem Ratskeller (Bushaltestelle) entfernt gelegen ist.
Gibt es von Rehburg eigentlich einen Ortsprospekt mit Unterkunftsverzeichnis?

Nun bewegt mich noch eine andere Angelegenheit, die aber eng mit unseren Museums-
Eisenbahn-Plänen zusammenhängt: Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte
(DGEG) baut zur Zeit u.a. eine typengeschichtliche Sammlung von Eisenbahn-Fahr=
zeugen auf, die einen Überblick über die maschinentechnische Entwicklung des
Eisenbahnwesens - insbesondere der Dampflokomotive - bieten soll. Da es die
verschiedenen entwicklungsgeschichtlichen Typen von Dampflokomotiven bei
Gründung der DGEG im Jahre 1967 unter den Normalspurfahrzeugen schon nicht
mehr gab, hat sich die DGEG für Schmalspurfahrzeuge entschieden. Von den
10 Fahrzeugen (7 Dampflok, 1 elektr. Triebwagen, 1 Personenwagen, 1 Güterwagen),
aus denen die Sammlung einmal bestehen soll, hat die DGEG inzwischen acht
(5 Dampflok, 1 el. Triebwagen, 1 Personenwagen, 1 Güterwagen) erworben. Sieben
davon sind meterspurig (wie ja auch die Steinhuder-Meer-Bahn).

Als Standort für diese Sammlung war ursprünglich Prien am Chiemsee vorgesehen.
Dieses Vorhaben ist jedoch vorerst gescheitert, da sich in Prien Grundstücks=
schwierigkeiten ergeben haben. Ein Teil der Fahrzeuge wurde daraufhin jetzt bei
der Deutschen Bundesbahn in Bochum-Dahlhausen untergestellt. Meine Frage an Sie
ist nun, ob die Gemeinde Rehburg daran interessiert ist, dieses Museum nach
Rehburg zu bekommen, und ein geeignetes, an der Strecke der Steinhuder-Meer-
Bahn gelegenes Grundstück zur Verfügung stellen kann. Das Museum würde zweifel=
los ein besonderer touristischer Anziehungspunkt für Rehburg sein. Ich wäre
bereit, mit dem Präsidenten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte,
den ich persönlich kenne, in dieser Angelegenheit zu verhandeln.

Soweit für heute.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Harald Kindermann

Harald O. Kindermann, Eisenbahn-Archiv

Harald O. Kindermann, 2 Hamburg 70, Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6
Telefon (04 11) 2 00 70 99

Briefanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	20.1.1970	Ki	26. Februar 1970

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Herzlichen Dank für Ihren Brief und Ihr neuerliches finanzielles Unterstützungs-Angebot.

Am vergangenen Montag habe ich die Steinhuder-Meer-Bahn besucht. Da ich in diesem Jahr sowieso eine Triebwagen-Sonderfahrt von Wunstorf nach Rehburg Stadt und zurück veranstalten möchte, hatte ich einen geeigneten Anlaß, mich danach zu erkundigen, ob noch Personenfahrten auf der Schmalspurstrecke zulässig sind, ohne dabei über die Museums-Eisenbahn-Pläne sprechen zu müssen. Herr Tramitz hat gegen die Durchführung von Personen-Sonderfahrten auf der Schmal=spurstrecke keine Bedenken. Auch die geplanten Museums-Fahrten wären ja Sonder=fahrten, da sie nicht das ganze Jahr über sondern nur im Sommer stattfinden sollen. Ich habe die gesamte Strecke bis Rehburg Stadt mit dem Güterzug abge=fahren, und dabei festgestellt, daß sie mit Ausnahme des Abschnittes Wunstorf-Stadt - Klein Heidorn durchweg in besserem Zustand ist als die Strecke Bruch=hausen-Vilsen - Asendorf. Die Gleisanlagen machten auf mich auch einen besseren Eindruck als bei meiner letzten Bereisung im Jahre 1965. So sind beispielsweise zahlreiche Schwellen erneuert worden. Der Bahnhof Rehburg Stadt sieht nach dem Abbruch der über die Straße zur Molkerei führenden Gleise und den damit ver=bundenen weiteren Gleisumbauten sehr ordentlich aus. In dieser Hinsicht sehe ich also keinerlei Schwierigkeiten für unsere Pläne.

Der Lokschuppen in Rehburg Stadt wäre für die Museums-Fahrzeuge durchaus das geeignete Domizil. Leider ist jedoch auch das Gleis im Innern des Schuppens entfernt worden. Dieses Gleis in der alten Weise, einbetoniert in den Estrich, wiederherzustellen, dürfte mit erheblichen Kosten verbunden sein. Hier müßte man sich u.U. mit einem Notbehelf (Gleis mit Schwellen auf dem Schuppenboden) zufriedengeben. Um auch vor dem Lokschuppen noch Gleislänge zum Abstellen historischer Fahrzeuge zu gewinnen, müßte das derzeitige Ladegleis etwas ver=schwenkt werden. Hierzu wäre der Einsatz einer Planierraupe erforderlich.

Soweit sich bis jetzt absehen läßt, werden wir gerade eben mit Mühe den Kauf=preis für die Lok und einen zweiachsigen Personenwagen aufbringen können. Ferner steht der vierachsige ehemalige StMB-Personenwagen zur Verfügung, der sich zur Zeit in Bruchhausen-Vilsen befindet. Darüberhinaus können wir nur viel Idealismus und unserer Hände Arbeit anbieten. Woher z.B. das Geld für die unbedingt notwendige Instandsetzung der Fahrzeuge kommen soll, ist mir vorerst

noch unklar. Vielleicht aber sollte man erst einmal die Fahrzeuge erwerben und nach Rehburg bringen und dann weitersehen. Es steht jedenfalls außer Zweifel, daß eine Museums-Eisenbahn eine bedeutende touristische Attraktion wäre. Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen beförderte beispielsweise an den 17 Betriebstagen des vergangenen Jahres rund 7 500 Fahrgäste.

Das Wichtigste scheint mir zunächst eine mündliche Unterredung zwischen Ihnen und uns zu sein, auf der alle Einzelheiten des Projektes erörtert und das weitere Vorgehen festgelegt wird. An dieser Besprechung, die am zweckmäßigsten mit einem Ortstermin zu verbinden wäre, sollte meines Erachtens auch Herr Arning teilnehmen. Sodann, meine ich, müßte das Projekt dem Geschäftsführer der StMB, Herrn Oberkreisdirektor i.R. Dr. Homann, und vielleicht auch seinem Stellvertreter, Herrn Gemeindirektor Kluge, vorgetragen werden. Herr Tramitz scheint mir, soweit ich das beurteilen kann, keine ausreichenden Vollmachten zu besitzen.

Bedauerlicherweise kann ich mich im März nur an einem einzigen Werktag, und zwar Samstag, dem 21., frei machen, doch ist mir auch jeder Sonntag recht.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Harald Kindermann

650399

Harald O. Kindermann, Eisenbahn-Archiv

Harald O. Kindermann, 2 Hamburg 70, Postfach 13 441

2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6
Telefon (04 11) 2 00 70 99

Briefanschrift:
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441

Herrn
Bürgermeister Dr. Werner Hübner

3056 Rehburg Stadt

Ihre Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Hamburg
-	3.3.1970	Ki	5. März 1970

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Besten Dank für Ihre freundliche Karte. Es ist wirklich bedauerlich, daß sich kein Besprechungstermin finden läßt, der sowohl Ihnen wie auch mir möglich ist. Andererseits ist diese Besprechung - gemeinsam mit Herrn Arning und verbunden mit einem Ortstermin - dringend erforderlich, wenn unsere Pläne festere Formen annehmen sollen. Sonst geht der Sommer hin, ohne daß etwas wesentliches geschehen ist, und im nächsten Jahr ist es endgültig zu spät. Die in ganz Deutschland noch vorhandenen Dampflokomotiven für Meterspur lassen sich jetzt schon an einer Hand abzählen (ohne die drei Lok des Deutschen Eisenbahn-Vereins, die ja für unsere Ziele nicht erreichbar sind).

Einer der drei Herren, die sich an dem "Unternehmen" durch einen monatlichen Beitrag bis zu 5 DM beteiligen wollen, hat sich nun erboten, mich am Sonntag, dem 15. März, oder notfalls auch am Samstag, dem 14., nach meinem Dienstschluß mit seinem Wagen nach Rehburg zu fahren, sofern Ihnen und Herrn Arning dieser Termin gelegen ist. Am Sonntag könnten wir zu jeder gewünschten Tageszeit, am Samstag frühestens zwischen 16 und 17 Uhr in Rehburg sein.

Daß Herr Dr. Homann offenbar nicht für unsere Pläne zu gewinnen ist, ist sehr bedauerlich. Unter diesen Umständen scheint es mir zweckmäßiger zu sein, zunächst nur von einem Eisenbahn-Museum zu sprechen (ohne etwas von Fahrbetrieb zu erwähnen). Wenn die Fahrzeuge erst dort sind, könnte man dann weitersehen. Was meinen Sie dazu? Wichtig wäre erst einmal, daß es zu einem langfristigen Vertrag mit der Steinhuder-Meer-Bahn über den Lokschuppen kommt. Wir sind nur ein kleines Häufchen von Leuten, von denen keiner mehr als 1500 DM im Monat verdient, die meisten sogar weitaus weniger. Für den vorgesehenen Kauf einer Dampflok und eines Personenwagens müssen wir unsere Ersparnisse opfern. Wenn uns also die StMB vielleicht nach wenigen Jahren den Schuppen wieder kündigen würde, so wären wir finanziell ruiniert, da wir die Kosten für den Abtransport der Fahrzeuge nicht aufbringen können, ganz abgesehen davon, daß sicherlich kaum ein anderes Domizil aufzutreiben wäre. Ein langfristiger Pachtvertrag (wenigstens 20 Jahre, besser aber 30 oder 50) muß also unbedingt sein. Ich meine einmal gehört zu haben, daß die derzeitige Schuppenmiete nur 60 DM im Monat beträgt. Können Sie mir da genaueres sagen? Wir wären bereit, so lange wie die Schienenverbindung nach Wunstorf besteht, 80 DM monatlich zu bezahlen, so daß auch für die StMB ein Anreiz zum Abschluß eines Vertrages

Bankverbindungen: Dresdner Bank AG, Zweigstelle Hamburg-Wandsbek, Konto-Nr. 63 196; Postscheckamt Hamburg, Konto-Nr. 1301 36

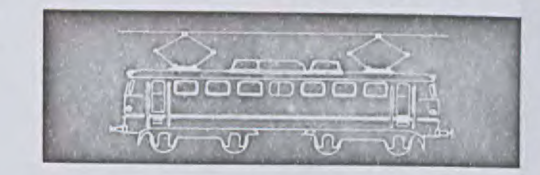
mit uns besteht.

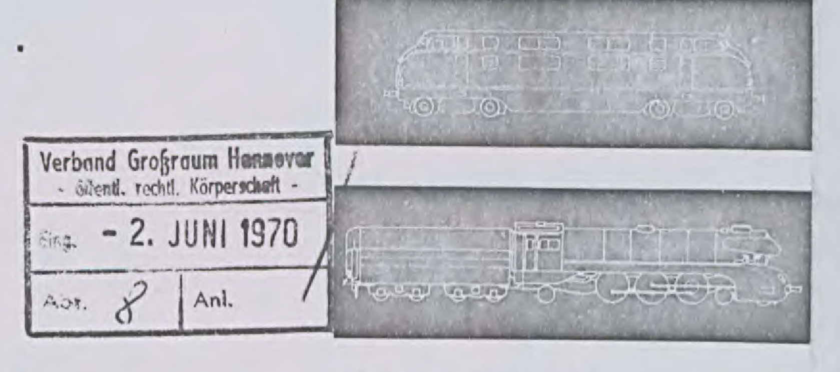
Soweit für heute. Bitte schreiben Sie mir möglichst bald, ob Ihnen und Herrn Arning der 15. März oder notfalls auch der 14. ab 16 Uhr als Bespre=chungstermin gelegen ist.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr
Harald Kindermann

EISENBAHNFREUNDE HANNOVER

Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.





Eisenbahnfreunde Hannover · 3 Hannover · Viethhof 3

An
Verband Großraum Hannover
- Herrn G. Falke -
3 H a n n o v e r
Am Klagesmarkt

3 Hannover · Viethhof 3
Telefon (0511) 624080
Postscheck Han. 13302

Ihr Schreiben vom | Ihr Zeichen | den 31. 5. 70

Betr.: Touristenbahn Steinhuder Meer

Sehr geehrter Herr Falke!

Bezugnehmend auf unser Gespräch anlässlich der Eröffnung des elektrischen Verkehrs auf der Deisterbahn möchte ich noch einmal kurz auf das Thema Steinhuder Meer-Bahn zurückkommen. Nachdem die Bahn ja nun in Kürze auch im Güterverkehr stillgelegt wird und die schmalspurige Strecke Wunstorf - Rehburg Stadt (24 km lang) abgerissen werden soll, wäre es höchste Zeit, die Initiative zu ergreifen, falls ein Projekt "Touristenbahn Steinhuder Meer" zum Tragen kommen sollte.
In diesem Fall müßte dafür Sorge getragen werden, den Streckenabschnitt Steinhude - Rehburg Stadt in seinem jetzigen Zustand liegen zu lassen, denn hier ist es ohne weiteres möglich, eine Touristenbahn vom Ausflugsort Steinhude in den Schaumburger Wald zwischen Hagenburg und Rehburg zu befördern. Die etwa 15 km lange meterspurige Strecke der StMB ist in einem größtenteils zufriedenstellenden Zustand und kann ohne weiteres von Personenzügen im Wochenendtouristenverkehr befahren werden. Die StMB besitzt selber noch zwei Triebwagen, von denen einer fahrbereit ist, während der andere einer Hauptuntersuchung bedarf. Es wären für den zu erwartenden starken Touristenverkehr lediglich noch zwei oder drei gebrauchte Personenwagen zu erwerben, die für etwa 500 Mark je Einheit z. B. von der Mittelbadischen Eisenbahn oder einer anderen süddeutschen Schmalspurbahn abgegeben werden.
Diese Touristenzüge ab Steinhude ersetzen übrigens auch im Bedarfsfall den sonst verkehrenden Omnibus der StMB nach Rehburg, so daß sie personalmässig keine Belastung darstellen.
Falls sich ein Kuratorium "Touristenbahn" gründen sollte, so sind wir gern bereit, mit Rat und Tat zur Seite zu stellen. Als Träger der Bahn sollten die anliegenden Kommunen und der Großraumverband auftreten. Die Betriebsführung kann bei der StMB bleiben, die Betriebsleitung wäre dazu bereit.
Es darf noch erwähnt werden, daß ähnliche Touristenbahnen, wie etwa die Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen bei Hoya, an Sonntagen bis zu 1500 Fahrgäste zählen, eine Zahl, die sich im Fall Steinhude - Rehburg sicher noch steigern lässt. Ihrer freundlichen Reaktion sehen wir mit Interesse entgegen. Hochachtungsvoll

W. Rogl

Als der Termin für die Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke immer näher rückte und Herr Kindermann Schwierigkeiten mit seinen Leuten in Bruchhausen bekommen hatte, hielt ich Ausschau nach anderen Interessierten und fand sie in den Herren Tischer, Sollinger und Burkhardt, die ebenfalls die Bahn in Bruchhausen mit aufgebaut hatten. Bei ihnen hatten sich ebenfalls innerbetriebliche Schwierigkeiten ergeben, sodaß sie sich nach einem anderen Objekt umsahen.

Am 5.6.1970 kam es in meinem Haus zur ersten Zusammenkunft, am 6.6.1970 erschien bereits in der Presse nachfolgender Artikel, der mit Sicherheit im Überschwang der Gefühle von den jungen Leuten etwas zu früh und zu optimistisch ausgefallen war.

Aber es war erst einmal wieder ein Anfang gemacht.

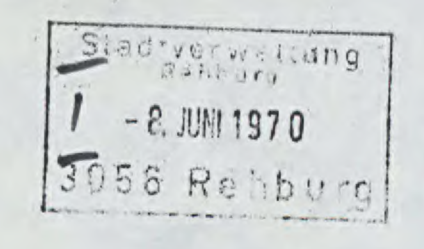
Kommt Museumsbahn nach Rehburg?

Für Spazierfahrten am Wochenende / Großraumverband prüft Idee

Rehburg. Der Gedanke, einen Teil der Strecke der Steinhuder Meerbahn zwischen Steinhude und Rehburg zu erhalten, um hier mit einer Museumsbahn eine besondere Attraktion zu bieten, findet immer mehr Freunde. Vorerst ist dieses Bild noch eine Zukunftsvision. Sie tauchte auf, als – wir berichteten – die Gesellschafterversammlung der Steinhuder-Meerbahn beschloß, den Schienengüterverkehr auf der Strecke einzustellen. Aber zugleich tauchte die Frage auf, ob die Strecke etwa in dem Erholungsgebiet zwischen Steinhude und Stadt Rehburg, nicht noch irgendwie genutzt werden könnte. Durch eine Museumsbahn zum Beispiel? Viele erinnern sich noch an die bunten Wägelchen und die altertümliche Lokomotive, die mit heller Glocke die Strecke vor sich frei klingelt. Auch das Tempo des Zuges ist ungefähr so wie dereinst bei der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland von Nürnberg nach Fürth, nur das er nicht in Süddeutschland fährt, sondern durch Wald und Wiesen in der Nähe des Steinhuder Meeres.

Die notwendigste Ausrüstung dafür ist schließlich noch vorhanden und könnte wahrscheinlich ohne kostspielige Überholung noch eine ganze Weile betriebsfähig bleiben, denn wer mit einem solchen Bähnchen fährt, verlangt schließlich kein D-Zug-Tempo, im Gegenteil... Bei der wachsenden Motorisierung ist inzwischen auch das Stadium erreicht, in dem vor allem Kinder eine Bahnfahrt als großartige Abwechslung gegenüber den ständigen Autotouren empfinden; allein aus dieser Sicht wäre, zumindest am Wochenende, mit Fahrgästen zu rechnen. Eine Attraktion wäre eine solche Museumsbahn auf jeden Fall, vor allem in einem Gebiet, dessen Freizeitqualität der Großraumverband in den nächsten Jahren erheblich verbessern möchte. Zunächst muß allerdings einmal eingehend geprüft werden, ob sich der Betrieb wirtschaftlich einigermaßen vertreten läßt.

Dabei dürfte es auch eine Rolle spielen, ob ein kleiner oder großer Betrieb sich ein solches Experiment leistet. Für die Steinhuder-Meerbahn GmbH wäre das Risiko ungleich größer als etwa für einen Betrieb von der Ausdehnung der Üstra. Da aber der Großraumverband in Kürze Besitzer der Üstra und weitgehend auch der Steinhuder-Meerbahn sein wird, wäre eine Zusammenfassung der beiden Verkehrsbetriebe ohnehin denkbar, und damit auch eine Verbreiterung der Basis für ein Museumsbahn-Experiment im Rehburger Raum.



Verband Großraum Hannover · 3 Hannover · Am Klagesmarkt 30/31

VERBAND GROSSRAUM HANNOVER
Öffentlich-rechtliche Körperschaft

An die
Stadt Rehburg

3056 Rehburg

\- 8.74.0/8 -

Geschäftszeichen bitte angeben
Fernruf 0511 · 169 61

5. Juni 1970

Betr.: Steinhuder-Meer-Bahn;
hier: Touristenbahn

Sehr geehrter Herr Stadtdirektor Lühr,

im Anschluß an die letzte außerordentliche Gesellschafterversammlung sprachen wir auf Ihre Anregung mit anderen Gemeinden und dem Kreis Nienburg über das weitere Schicksal der Steinhuder Meer-Bahn im Falle ihrer Stillegung. Die gleiche Frage wurde unmittelbar anschließend bei einer Sitzung des Fremdenverkehrsverbandes erörtert. Ich berichtete Ihnen über meine weitere Unterhaltung mit Vertretern der DB-Hauptverwaltung und BD Hannover sowie des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr. Im Grunde besteht wohl eine starke Bereitschaft, das Vorhaben einer Touristenbahn zu unterstützen. Besonders wertvoll schien mir die Anregung der Herren Wolfgang Schacht, Vorsitzer des Vereins der Eisenbahn-Freunde Hannover, in 3 Hannover, Viethhof 3 (zugleich Geschäftsführer des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.), und ~~des Herrn~~ Karl-Heinz Ahke in 3015 Wennigsen, Berliner Straße 2. Ich berichtete Ihnen auch hierüber mündlich.

Jetzt erhielt ich noch ein interessantes Schreiben von Herrn Rogl, das ich Ihnen wohl in Kopie weiterleiten darf. Hierin sind konkrete Vorschläge enthalten, die auf Grund der großen Erfahrungen von Herrn Rogl beachtet werden sollten. Verbandsdirektor Ziegler hat bereits in der letzten Verbandsversammlung

auf das Vorhaben hingewiesen. Der allerdings daraus in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 2. d. M. gezogene Schluß "Großraumverband prüft eine Idee" ist voreilig. Die Initiative müßte von den betroffenen Gemeinden ausgehen, hoffentlich mit nachdrücklicher Unterstützung durch den Kreis Nienburg, dem ich eine Durchschrift übersende. Wichtig scheint der Hinweis von Herrn Rogl , daß bei allem keine Zeit verloren werden dürfte.

Freundliche Grüße
Der Verbandsdirektor
In Vertretung
Palke

650405

Stadt Rehburg

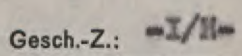
DER BÜRGERMEISTER
Der Stadtdirektor



3056 Rehburg, den 12.Juni 1970

Fernruf 05037/219

Bankverbindung:
Sparkasse Rehburg Kto. 1501
Volksbank Rehburg, Kto. 260
Postscheck Hannover 42800



Gesch.-Z.: -I/H-

An Herrn Oberkreisdirektor Harms, Nienburg/Weser
An Herrn Oberkreisdirektor Eckmann, Ldkrs.Sch.-Lippe, Stadthagen
Herrn Verbandsdirektor Ziegler des Großraumverbandes Hannover
Herrn Eisenbahndirektor Dr.Wersche, Celle
Herrn Verkehrsdirektor Matthies, Celle
Herrn Betriebsleiter der Steinhuder Meerbahn Tramitz, Wunstorf
Herrn Lothar Tischer, 3 Hannover, Huerlebusch Weg 9
Herrn Gemeindedirektor Kluge, Steinhude
Herrn Gemeindedirektor Grundmann, Bad-Rehburg
Herrn Bürgermeister Jahn, Hagenburg
Herrn Bürgermeister Kruse, Altenhagen
Herrn Bürgermeister Opitz, Schmalenbruch
Herrn Bürgermeister Wilkening, Wiedenbrügge
Herrn Bürgermeister Bührmann, W i n z l a r

Wie Ihnen bekannt ist, soll in Kürze mit dem Abbruch der Steinhuder-Meerbahn begonnen werden. Aus bestimmten Gründen soll jedoch von Interessierten, zu denen auch Angehörige der Eisenbahn gehören, die Strecke Rehburg-Steinhude als Ausflugs-und Museumsbahn. d.z.T. aus Resten der Steinhuder-Meerbahn zusammengestellt ist, führt bereits in Bruchhausen-Vilsen.
Etwas Ähnliches ist hier auf der Originalstrecke der Steinhuder Meerbahn geplant.
Auch der Großraumverband Hannover ist an diesem Projekt interessiert, sodaß es notwendig erscheint, vor Beginn der Abbrucharbeiten über die Dinge ernsthaft zu sprechen.
Falls Sie an dem Erhalt der Bahn Interesse haben, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie oder ein Vertreter sich zu einer Besprechung am 19.Juni 1970, nachmittags 16.oo Uhr in der Bahnhofsgaststätte in Rehburg freimachen könnten.
Sollten Sie sich an dieser Besprechung nicht beteiligen wollen, geben Sie mir bitte auf beigefügter Postkarte Nachricht.

Dr. Hübner

(Dr. H ü b n e r)

Um einen Teil der Steinhuder Meerbahn zu erhalten versuchte Dr. Hübner aus der Strecke Steinhude - Rehburg eine Museumsbahnstrecke zu machen.
Zu diesem Zweck wurden zum 19. Juni 197o eine Einladung ausgesprochen, die in der Anlage beigefügt ist.
Aber schon hier zeigte sich, daß der geringste Teil der Anwesenden an dem Projekt interessiert war, und der OKD i. R. Dr. Homann, den man zusammen mit dem Eisenbahndirektor Mathies und seinem Adlatus Dr. Wersche als den Totengräber der STMB bezeichnen muß , nur darauf bedacht war an 12o ooo Dm zu kommen, um einen Omnibus kaufen zu können.
Am 25.6.197o versuchten dann noch einmal einige Interessenten über die Gründung eines Museumseisenbahnvereins das Unvermeidliche aufzuhalten und hofften dabei auf den Großraum Hannover. Man schaltete den Rechtsanwalt Dr. Augstein in Hannover ein. Die Kosten für den Rechtsanwalt übernahm freundlicherweise Herr Aloys Bunge aus Hannover.
Aber inzwischen waren so viel Gegenpläne, leider auch von Angehörigen der Museumsbahn Bruchhausen - Vilsen gegen unser Vorhaben geschmiedet worden, daß das Projekt ins Wasser fiel. Hierüber näheres im Kasten 29 Museumseisenbahnen.

Kurzprotokoll über die Besprechung am 19.6.1970 im Bahnhof Rehburg Stadt
Thema: Museumseisenbahn Steinhuder Meer

Anwesend waren auf Einladung von Herrn Dr. Hübner, Bürgermeister der Stadt Rehburg die Herren:

Dr. Homann, Geschäftsleitung der Steinhuder-Meer-Bahn
Dr. Grundmann Landkreis Nienburg
Dr. Hübner Bürgermeister Rehburg Stadt
Gemeindedirektor Grundmann Rehburg Bad
Bürgermeister Bührmann, Winzlar
Bürgermeister Wilkening, Wiedenbrügge
Bürgermeister Opitz, Schmalenbruch
Bürgermeister Kruse, Altenhagen
Gemeindedirektor Kluge, Steinhude
Herr Bultmann für die StMB
Bürgermeister Hiller, Rehburg Bad
Herr Lüer aus Rehburg Stadt
Redakteur Rogl, Eisenbahnfreunde Hannover und Interessengemeinschaft Museumsbahn
Herr Speer, " " " " "
Herr Sollinger, Interessengemeinschaft Museumsbahn Steinhuder Meer
Herr Burghard, " " " "
Herr Tischer, " " " "

Zweck der Zusammenkunft war, die Standpunkte der anwesenden Herren zu diesem Projekt zu hören.

Nach der Begrüßung durch Herrn Dr. Hübner erläuterte Herr Tischer als Mitglied eines existierenden Museumsbahn Vereins Sinn, Zweck und Möglichkeiten einer gleichen Einrichtung auf dem Streckenabschnitt Steinhude-Bad Rehburg-Rehburg Stadt.

Herr Dr. Homann erklärte, daß durch den beschlossenen Abbruch der oben genannten Streckedder Gesellschaft, wenn sie dem Zweck Museumseisenbahn zugeführt wird, ein Gewinn von ca'130 000,-DM entgehen würde. Herr Dr. Homann, dem Museumsbahn Gedanken aufgeschlossen gegenüberstehend, versuchte, den Anwesenden verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten darzulegen. Um diesen Gedanken zu verwirklichen, hat Herr Dr. Homann zugesagt, eine nochmalige Gesellschafterversammlung einzuberufen, um den Abbruch der Strecke zu verhindern und die Gesellschfter zu bewegen, für diesen Museumsbahn Gedanken eine vertretbare Übernahmemöglichkeit zu finden.
Alle anwesenden Herren waren sich einig in der Meinung, daß die Einrichtung einer Museumseisenbahn in dieser landschaftlich schönen Gegend gut ist.

Vorbehalte verkehrsbedingter Art wurden lediglich von Herrn Bürgermeister Kruse aus Altenhagen angemeldet. Bedenken über den späteren Unterhalt des Bahnbetriebes konnten an Hand von Beispielen aus der Praxis von Herrn Tischer ausgeräumt werden.

Herr Tischer, mit den Interessen des Verbandes Großraum Hannover an diesem Projekt vertraut, konnte den anwesenden Herren mitteilen, daß der Verband ein sehr großes Interesse an einer Museumseisenbahn in dem Erholungsgebiet "Steinhuder Meer" hat und diesem Projekt größtmögliche Unterstützung zugesagt hat.

Man schied in der Hoffnung, in naher Zukunft mit der Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer ein möglichst allseits befriedigendes Ergebnis zu erzielen.

L. Tischer

Es kam in der Zwischenzeit zu mehrerren Treffen und Absprachen, bis der Bürgermeister Dr. Hübner alle Interessierten, bzw. nicht Interessierten, hier sei beonders die OHE erwähnt, zu einer Besprechung nach Rehburg einlud.
Schon hier merkte man, daß man erneut mit Schwierigkeiten zu rechnen hatte, die allein auf ortsplanerischer Basis beruhten. Bürgermeister Kruse aus Altenhagen meldete schwere Bedenken an. Durch Beibehalten der Strecke würde dem Ort ein Schaden von ca 50000 Dm entstehen, denn die gesamte Neuplanung sowohl für Hagenburg als auch für Altenhagen läge jenseits der Strecke.
Es ist kaum einzusehen aus welchem Grund den beiden Orten ein Schaden entstehen soll, denn durch die Verlegung der B 441 kommen sie mit ihren Neubauten in unmittelbare Nähe dieser großen Straße. Von der jetzt liegenden B 441 wäre dieses Gebiet durch einen größeren Bahnübergang zu erreichen.
Bürgermeister Opitz aus Schmalenbruch meinte ebenfalls, daß eine Behinderung durch die Bahn stattfände, konnte aber keine besondere Begründung geben.
Es konnte aber nicht übersehen werden, daß der stellvertretende Betriebsleiter der Steinhuder Meerbahn Herr Bultmann durchaus nicht mit der Einrichtung einer Museumsbahn einverstanden war, wie es auch aus dem von ihm abgefaßten Protokoll vom 20.6.70 zu lesen ist.
Ebenso soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Bürgermeister von Bad Rehburg Herr Hiller, der Bahn überhaupt keine Lebensberchtigung gab.
Gerade diese Tatsache ist bedauerlich. Auf der einen Seite wollen die Bad Rehburger ihr Gebiet für den Fremdenverkehr aufschließen und hier widersetzen sie sich, wie in vielen anderen Dingen, dem Fortschritt, weil man ihnen ihren Führungsanspruch nicht genügend honoriert.

650410

Steinhuder Meer-Bahn GmbH

DIE BETRIEBSLEITUNG

– Eisenbahn- und Omnibusbetrieb, Autobus-Sonderfahrten, Güternahverkehr

Steinhuder Meer-Bahn GmbH · 305 Wunstorf · Hindenburgstraße 49

22 JUNI 1970

305 WUNSTORF
Hindenburgstraße 49 · Fernruf 05031/3016

An
die Stadt Rehburg

3056 Rehburg

Bahnsendungen:
Bestimmungsbahnhof Wunstorf West

Bankkonten:
Stadtsparkasse Wunstorf Konto-Nr. 200311
Kreissparkasse Neustadt a. Rbge., Hauptzweigstelle Wunstorf Konto-Nr. 802827

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Tag
			20. Juni 1970

Betreff: Gestrige Besprechung in Sachen Museumseisenbahn

Sehr geehrte Herren!

In der Anlage erhalten Sie die Originalanwesenheitsliste der gestrigen Besprechung. Herr Tischer sowie Geschäfts- und Betriebsführung unserer Bahn haben eine Fotokopie erhalten.

Durch mein etwas zu spätes Erscheinen zu der Besprechung habe ich es versäumt, das Fehlen der Herren Dr. Wersche und Matthies zu entschuldigen, die wegen einer Aufsichtsratsitzung der Osthannoversche Eisenbahnen AG verhindert waren. Herr Tramitz befindet sich z. Zt. im Urlaub. Bitte nehmen Sie die Entschuldigung nachträglich entgegen.

Vielleicht darf ich ein paar private Äußerungen nachtragen:

Ich halte es für ausgeschlossen, daß man in ehrenamtlicher Wochenendtätigkeit 16 Km Gleis und den Fahrzeugpark einer Museumseisenbahn instandhalten wird. Das mag für die Fahrzeuge zutreffen, nicht aber für das Gleis. Es werden an jährlichen Kosten nicht ein paar hundert DM für Farbe und andere Kleinigkeiten aufkommen, sondern wenigstens ein paar zigtausend DM, die an Unternehmer zu zahlen sein werden. Mir scheint deshalb eine massive finanzielle Unterstützung seitens des Verbandes Großraum Hannover unumgänglich zu sein.

Bis sich eine Trägerinstituion konstituiert, vergehen wahrscheinlich Wochen. Darum müßte m. E. vorab beim Nieders. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr -Herrn Regierungsdirektor von Reden- ausgelotet werden, ob mit einer Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahn gerechnet werden kann. Eine solche Abklärung werden einige wenige private Eisenbahnfreunde schwerlich erreichen können. Das sollte am besten ebenfalls durch den Großraumverband geschehen, der sicherlich mehr Gewicht hinter ein solches Ersuchen stellen kann.

Zum Jahesende 1969 standen einem Umlaufvermögen der Steinhuder Meer-Bahn von 215.000 DM (leichtflüssige Werte) Schulden von 920.000 DM gegenüber. In den leicht flüssig zu machenden Vermögenswerten ist also nur noch eine Deckung von 23 % vorhanden. Das erfordert normalerweise eine Kapitalaufstockung.

b w

Geschäftsführer: Oberkreisdirektor I. R. Dr. Friedrich Homann, Luthe · Stellvertreter: Gemeindedirektor Helmut Kluge, Steinhude
Sitz der Gesellschaft: Wunstorf · Handelsregister: Amtsgericht Neustadt a. Rbge. HR B 71

Ich würde es zumindest für sehr unglücklich, wenn nicht gar für die Steinhuder Meer-Bahn existenzgefährdend halten, wenn die Gesellschafter zu einem Beschluß kommen sollten, der einen Verzicht auf den Abbrucherlös von ca 132.000 DM beinhaltet. Hierbei handelt es sich nur um die Schrotterlöse. Mögliche Grundstückserlöse von mehreren zigtausend DM, die bei einem Betrieb der Museumseisenbahn nicht veräußert werden können, sind nicht einmal berücksichtigt. Dieses wird man der Gesellschafterversammlung nicht verheimlichen können. Ich wollte hiermit nichts gegen die Museumseisenbahn aussagen, aber man sollte sich darauf konzentrieren, Geldgeber für die Aufbringung des Schrotterlöses zu finden. Einen Verzichtsbeschluß wird ein verantwortungsbewußter Gesellschafter kaum auf sich nehmen können. Wobei ich noch hinzufügen darf, daß bei einem solchen Beschluß der Bilanzverlust der Steinhuder Meer-Bahn wahrscheinlich auf die volle Höhe des Stammkapitals ansteigen wird.

Ihnen den besten Erfolg für das Projekt Museumseisenbahn wünschend, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Betriebsleitung
Steinhuder Meer-Bahn
GmbH

Anwesenheitsliste Besprechung am 19.6.70 650412
Museumseisenbahn

Name	anwesend für	
Dr Grundmann	Landkr. Nienburg	
H. W. Rogl	Eisenbahnfreunde Hannover	
Ch. Speer	Eisenbahnfreunde Hannover	
[illegible] Bültemann		Bruglas [illegible]
König	Gem. [illegible]	Steinhude
Fr. Pollinger Lokf. DB	Interr.-gemeinschaft	Museumseisenbahn Steinhuder Meer
Wilkening	Bürgermeister	Wilkening
K. Burghard Schlosser DB	Interessengemeinschaft	Museumseisenbahn StMB "
Lothar Fischer	Hannover "	
Hüttel [illegible], Georg	Bad Rehburg	
Dr. [illegible]mann	Steinh.-Meer-Bahn	
Hinze, Karl	[illegible]	
Opik Fritz	Schmalenbruch	
Grundmann	Bad Rehburg	
Lüns	Rehburg	
D. [illegible]	"	
Bültemann	Steinhuder Meer-Bahn	

650413

Lothar Tischer
Sprecher der
Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Moor

3 Hannover, am 24. 6. 70
Hurlebuschweg 6
Tel.: 0511/446347

An alle Gemeinden, Kreise und den Großraumverband

Betreff: Museumseisenbahn Steinhuder Moer

Sehr geehrte Herren!

Beigefügt erhalten Sie ein kurzgefasstes Protokoll über die Zusammenkunft am 19. 6. 70, bei der die Möglichkeiten ergründet und die Ansichten der anwesenden Herren zu diesem Projekt gehört werden sollten.
Geplant ist, auf dem noch bestehenden Streckenabschnitt Steinhude-Rehburg Stadt der StMB eine 16,4 km lange Museumseisenbahn nach dem Vorbild der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf zu errichten.
Sofern ein Abbruch der infrage kommenden Strecke verhindert und eine vertretbare Übernahme oder Benutzung durch einen gemeinnützigen Museumsbahnverein nach oben genannten Vorbild gesichert ist, muß aus versicherungsrechtlichen Gründen ein öffenlicher Verkehrsträger und Betriebsleiter gefunden werden.
Kosten, die durch den Unterhalt und Anschaffungen anfallen, sollen durch Mitgliedsbeiträge, Spenden und Fahrkarten wie auch Souvenierverkauf gedeckt werden. Da ein sehr großes Interesse der Bevölkerung in diesem Gebiet an diesem Projekt besteht, d.h. genügend Mitglieder zur Verfügung stehen werden, dürfte der Einrichtung eines regelmäßigen Bahnbetriebes nichts im Wege stehen.
Selbstverständlich muß Lok und Sicherungspersonal aus voll ausgebildeten und zugelassenen Kräften ~~zusammensetzen~~,welche ebenfalls diese Tätigkei als Hobby betreiben, zusammengesetzt sein. (Nach meinen persönlichen Erkundigungen steht das in mehrfacher Besetzung zur Verfügung.) Betrieb nur an Wochenenden
Bei einer eventuellen kostengeringen oder freien Verfügung der Gleisanlagen werden diese im Besitz der StMB bleiben; lediglich von Vereinsmitgliedern unterhalten; rollendes Material und sonstige neu anzuschaffenden Einrichtungen sind Eigentum des gemeinnützigen Vereins und dürfen nicht zur Bereicherung einzelner Personen dienen. Der Verein muß sich selbst tragen, die Anlieger können nicht zur Kostendeckung herangezogen werden.
Wir bittnn um wohlwollende Prüfung in Ihren Gremien und um Ihre Unterstützung durch Ihre Mitgliedschaft.

Mit freundlichem Gruß

650414

110. Jahrgang — Nr. 143 — Kreiszeitung für die Grafschaft Hoya — Mittwoch, den 24. Juni 1970

Am Steinhuder Meer entsteht Konkurrenz für die Museumsbahn

Schnelles Handeln ist notwendig - Der Großraum Hannover macht sich stark

Bruchhausen-Vilsen. Nachdem die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen mit stetig steigenden Besucherzahlen seit 1966 zu einem festen Begriff und Bestandteil der touristischen Attraktivität des Kreises geworden ist, scheinen die beschaulichen Zeiten vorbei zu sein, in denen keine ernsthafte Konkurrenz zu erwarten war. Bei der in Kürze stillzulegenden Steinhuder-Meer-Bahn soll, kaum mehr als 50 km von Bruchhausen-Vilsen entfernt und beinahe vor den Toren Hannovers, eine zweite Museumseisenbahn entstehen.

Waren es in Bruchhausen-Vilsen die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins, die in unermüdlicher idealistischer Arbeit ein kulturgeschichtlich wertvolles Museum aufgebaut haben, so stehen hier handfeste Interessen dahinter: Der Rehburger Bürgermeister Dr. Hübner als treibende Kraft hat den Oberkreisdirektor von Schaumburg-Lippe und auch den Direktor des Großraum-Verbandes Hannover hinter sich. Es wurde bereits eine „Interessengemeinschaft Museumsbahn Steinhuder Meer" gegründet, der die anliegenden Ortschaften korporativ beitreten sollen.

Insbesondere paßt dieser Plan haargenau in das Konzept des Großraum-Verbandes, rings um das Steinhuder Meer eine „Erholungsfabrik" für die Hannoveraner aufzubauen. Man weiß, daß der Großraumverband über umfassende Geldmittel verfügt und diese auch geballt einzusetzen bereit ist. Mit großem Aufwand an Material und umfassender Werbung würde die Museumsbahn im Kreis Grafschaft Hoya dann bald in den Hintergrund gedrängt werden.

Wir fragten den Deutschen Eisenbahn-Verein, ob und wie er Möglichkeiten zur Rettung der hiesigen Museumsbahn sehe. „Die einzige Überlebenschance der Museumsbahn", so Werbechef Kurbjuweit, „liegt in der Flucht nach vorn. Das Museum muß in kurzer Zeit so ausgebaut werden, daß es einfach nicht mehr einzuholen ist. Die Fahrzeuge, die noch zu haben sind, müssen herangeschafft werden. Vor allen Dingen muß zusätzlicher Platz bereitgestellt werden."

Der Vereinsvorsitzende Dipl.-Ing. Hentzschel ist der Ansicht, daß der bisher erzielte Vorsprung haltbar ist, wenn Kreis und alle Anliegergemeinden gemeinsam helfen. Bruchhausen-Vilsen hat den unschätzbaren Vorteil, die Kenner mit eisenbahngeschichtlichen Fachkenntnissen und die ehrenamtlich arbeitenden Museumsbahner für sich zu haben. Sie wissen, wo es noch Wagen gibt, wo noch Lokomotiven stehen, die einsatzfähig sind. Wenn man jedoch wartet, bis die Konkurrenz diese Fahrzeuge wegschnappt, wird es zu spät sein.

Wir fragten den stellvertretenden Vorsitzenden Piecker, der in Bruchhausen-Vilsen ansässig ist, welche konkreten, kurzfristigen Hilfeleistungen er sich vorstelle. „Für 8000 Mark ist uns eine sehr interessante betriebsbereite Dampflok angeboten worden. Wenn wir sie nicht schnellstens kaufen, steht sie wahrscheinlich in wenigen Wochen am Steinhuder Meer. Aber wir haben das Geld nicht. Außerdem haben wir keinen Platz, weitere Fahrzeuge aufzustellen. Schon jetzt gibt es Schwierigkeiten." Es müßte doch möglich sein, das Geld für die Dampflok aufzubringen und dem Eisenbahnverein ein Areal für einen Abstellbahnhof zur Verfügung zu stellen.

Wenn der Kreis auf die Dauer eine touristische Rolle spielen will, kann er nicht nur die Urlauber ansprechen, die einen Luft- oder Kneippkurort suchen. Er muß auch den Wochenendausflüglern etwas bieten, die wesentlich mehr Geld in wesentlich kürzerer Zeit ausgeben. Das in die Museumsbahn investierte Geld wird sich bei allen gastronomischen Betrieben und anderen Branchen vielfach auszahlen. Diese Denkweise darf aber nicht allein dem Großraumverband Hannover überlassen bleiben.

Vor allen Dingen sollte endlich der Gedanke zu Grabe getragen werden — so Werbechef Kurbjuweit — jeder in Bruchhausen-Vilsen in die Museums-Eisenbahn einsteigende Fahrgast sei ein „entführter Gast". Die Museumsbahn ist ein Karussel, das jeden letztlich doch nach Bruchhausen-Vilsen bringt. Verkehrsverein und Eisenbahn-Verein haben, besonders auch in diesem Jahr, gemeinsame Anstrengungen unternommen, Bruchhausen-Vilsen und seine Bahn weithin bekannt zu machen. In vielen Städten hängen die bunten Plakate von der Museumsbahn.

Jetzt muß ganz schnell gehandelt werden, um das Erreichte zu retten. Möglichst noch 1970 müßten eine weitere Lok, zwei bis drei Personenwagen und zwei Güterwagen herangeschafft werden. Die Aufarbeitung kann dann nach und nach geschehen.

Bruchhausen meldet sich und von hier droht dem Problem der Museumsbahn Steinhuder Meer eine neue Gefahr.

Erfolg mit Altpapier

Hoya. Nach Absprache mit dem DRK-Kreisverband in Syke wird in Hoya zu Gunsten des DRK-Kinderheims und des evangelischen Kindergartens Altpapier gesammelt. Die Beteiligung und Mithilfe der Bevölkerung ist über Erwarten gut. Bei der letzten Sammlung legte sie 4,4 Tonnen Altpapier bereit. Die Sammlungen sollen darum in Zukunft regelmäßig durchgeführt werden. Wer vor den Ferien noch einmal Altpapier loswerden möchte, hat dazu am 27. Juni Gelegenheit. Von 9 Uhr ab werden an diesem Sonnabend die Wagen der Europa-Carton AG durch alle Straßen Hoyas fahren und das dort gebündelt liegende Altpapier einsammeln. Die Sammlung erstreckt sich auf Zeitungen und Zeitschriften. Wellpappe, Kunststoffolien und ähnliches können auf keinen Fall mitgenommen werden. Viele Menschen in Hoya begrüßen es, daß sie auf diese Weise altes Papier loswerden und damit sogar noch etwas für die Kinder in Hoya tun können.

PROTOKOLL

über die **Gründungsversammlung** der

"Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer"

am 25.6.1970 im Bahnhofsrestaurant Rehburg Krs. Nienburg.

Beginn: 19.30 Uhr — Ende: Gegen 22 Uhr

Anwesende: Herr Dr. Hübner, Rehburg
Herr F. Sollinger, Hannover
Herr K. Burghard, Hannover
Herr L. Tischer, Hannover
Herr G. Laing, Rehburg
Herr Heinz, Rehburg
Herr K. Wegener, Rehburg sowie einige Gäste

Tagesordnung:
1. Satzungen
2. Wahl
3. Verschiedenes

Zu 1) Nachdem Herr Dr. Hübner die anwesenden Herren begrüßt hatte, wurden die einzelnen Punkte eines vorgelegten Satzungsentwurfes durchdiskutiert. Nur in wenigen Punkten wurden Änderungsvorschläge gemacht, sodann die endgültige Fassung einstimmig beschlossen.

Zu 2) Entsprechend § 7 der Satzungen kam es nun zur Wahl des Vorstandes. Alle Herren wurden einstimmig in ihre Ämter gewählt, und zwar wie folgt:

Vorsitzender:	Dr. W. Hübner	Rehburg
1.Stellvertreter:	Friedl Sollinger	Hannover
2.Stellvertreter:	Lothar Tischer	Hannover
Schatzmeister:	Dietrich Fallnacker	Rehburg
Schriftführer:	Klaus Wegener	Rehburg

Zu 3) 3.1. Bei der Volksbank Rehburg soll ein Konto eingerichtet werden.

3.2. Die Postanschrift lautet:

Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer
Vorsitzender: Dr. W. Hübner
3056 Rehburg
Postfach

Protokollführer: Kl. Wegener

Rehburg, den 30.6.70

Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer

SATZUNG

§1 Name, Sitz, Gescäftsjahr.

Der Verein führt den Namen "Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer e.V." und hat seinen Sitz in Rehburg. Er ist in das Vereinsregister eingetragen.
Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§2 Zweck und Ziele des Vereins.

1. Der Verein hat den Zweck, auf einem Teil der Steinhuder Meer-Bahn Trasse einen Eisenbahnverkehr mit älteren Fahrzeugen zu projektieren und die dazu notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Hat der Verein sein Ziel erreicht und die für den Betrieb notwendigen rechtlichen und finanziellen Vorraussetzungen geschaffen, beruft der Vorstand eine außerordentliche Mitgliederversammlung ein, auf der die Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder-Meer e.V. in den Träger des projektierten Museumsbahn Betriebes umgewandelt wird.
2. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele, erstebt keinen Gewinn und verwendet etwaige Überschüsse nur zu satzungsgemäßen Zwecken. Niemand darf durch Verwaltungsausgaben, die den Zielen des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig höhe Vergütungen begünstigt werden.

§3 Ein- und Austritt der Mitglieder.

1. Mitglieder des Vereins können einzelne Personen, Mindestalter 18 Jahre und Personengemeinschaften (korporative Mitglieder) sein.
2. Die Mitgliedschaft wird durch einen schriftlichen Aufnahmeantrag erworben. Über die Aufnahme in den Verein entscheidet der Vorstand.
3. Die Mitgliedschaft endet durch Tot, freiwilligen Austritt oder Ausschluß.
 a) Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung an den Vorstand und ist nur mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zum Ende des Kalenderjahres möglich.
 b) Der Ausschluß kann erfolgen, wenn sich ein Mitglied einer unehrenhaften Handlung schuldig macht, den Interessen des Vereins schuldhaft und beharrlich zuwiderhandelt, dem Ansehen des Vereins schadet oder den fälligen Mitgliedsbeitrag trotz Mahnung nicht zahlt. Über den Ausschluß entscheidet der Vorstand. Widerspricht das ausgeschlossene Mitglied innerhalb 30 Tage nach Absendung der Mitteilung über den Ausschluß, so hat die nächste Mitgliederversammlung zu entscheiden.
 c) Bei Beendigung der Mitgliedschaft werden bereits gezahlte Beiträge nicht erstattet.

§ 4 Mitgliedsbeiträge.

1. Der Mitgliedsbeitrag beträgt monatlich für Einzelmitglieder 5,-DM, für korporative Mitglieder 10,-DM. Er ist vierteljährlich im Voraus zu zahlen. Bei Zahlung des gesammten Jahresbeitrages vor Beginn des Geschäftsjahres ermäßigt er sich auf 50,- bzw. 100,-DM.

2. Die Beiträge sind unmittelbar und ausschließlich den Zwecken des Vereins zuzuführen. Das Gleiche gilt auch für Spenden.

§ 5 Rechte und Pflichten der Mitglieder.

1. Die Mitglieder sind zur ideellen Unterstützung der Vereinsziele sowie zur regelmäßigen und pünktlichen Zahlung der Beiträge verpflichtet. Darüberhinaus wird erwartet, daß die Mitglieder im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Zwecke des Vereins durch freiwillige Mitarbeit und Spenden zu fördern.

2. Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

§ 6 Mitgliederversammlung.

1. Der Vorstand beruft 2 mal jährlich eine ordentliche Mitgliederversammlung ein.

2. Außerordentliche Mitgliederversammlungen werden auf Vorstandsbeschluß oder bei schriftlichem Verlangen von mindestens 10 % der Mitglieder einberufen.

3. Die Einladung zur Mitgliederversammlung, aus der die jeweilige Tagesortnung hervorgehen muß, ist spätestens 4 Wochen vor dem Versammlungstermin abzusenden.

4. Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Über die Art der Abstimmung entscheidet der Versammlungsleiter.

5. Zu einem Beschluß, der eine Änderung der Satzung enthält ist eine Mehrheit von 3/4 der erschienenen Mitglieder erforderlich.

6. Über die Mitgliederversammlung ist ein Protokoll zu führen, das vom Versammlungsleiter und vom Protokollführer zu unterzeichnen ist.

§ 7 Vorstand.

1. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, dem 1. und 2. Stellvertreter. Je zwei von ihnen können den Verein gemeinsam vertreten.

2. Die Vorsitzenden werden von der Mitgliederversammlung für 2 Jahre gewählt. Scheidet vor Ablauf der Amtszeit ein Vorstandsmitglied aus, so führt der Schatzmeister das Amt kommissarisch bis zur nächsten Mitgliederversammlung weiter, die für den Rest der Amtszeit ein neues Vorstandsmitglied wählt.

3. Die Mitgliederversammlung wählt für 2 Jahre einen Schatzmeister und einen Schriftführer.

4. Der Vorstand kann zur Wahrnehmung bestimmter Aufgaben Fachbeauftragte berufen. Sie haben bei Vorstandsbeschlüssen Mitspracherecht aber kein

Stimmrecht.

5. An den Vorstandssitzungen nehmen die 3 Vorsitzenden, der Schatzmeister, der Schriftführer und die Fachbeauftragten teil. Beschlüsse in Vorstandssitzungen werden mit einfacher Mehrheit gefällt; stimmberechtigt sind nur die drei Vorsitzenden.

6. Jeden Monat ist eine Vorstandssitzung einzuberufen, es sei denn, der Vorstand beschließt, daß die nächste Sitzung ausfällt.

8. Über die Vorstandssitzungen ist Protokoll zu führen.

§ 8 Ausschluß vom Stimmrecht.

Ein Mitglied ist nicht stimmberechtigt, wenn die Beschlußfassung die Vornahme eines Rechtsgeschäfts mit ihm oder die Einleitung oder Erledigung eines Rechtsstreits zwischen ihm und dem Verein betrifft.

§ 9 Auflösung des Vereins.

1. Die Auflösung des Vereins wird von der Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von 3/4 der erschienenen Mitglieder beschlossen.

2. Nach Tilgung aller Verbindlichkeiten beschließt die Mitgliederversammlung über die weitere Verwendung des Vereinsvermögens.

Rehburg, am 25. 6. 70

= = = = = = = = = = = = = =

Lothar Fischer
3 Hannover
Hurlebuschweg 9

Klaus Berglord
3 Hannover
Spilckerstr. 1

Friedl Pollinger
3 Hannover
Annenstr. 1A

Dr. Werner Hübner
Rehburg. Bgm.

Klaus Wegner
3056 Rehburg
Giesenweg 3

Monica Hübner
Rehburg Windmühlenweg 7

650419



Landkreis Nienburg/Weser
Der Oberkreisdirektor

- Rechtsabteilung -

Sprechtage Montag, Mittwoch, Freitag von 8⁰⁰-13⁰⁰

Herrn
Bürgermeister
Dr. H ü b n e r
3056 R e h b u r g

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Mein Zeichen bitte bei Antwort angeben	Hausruf	307 Nienburg/Weser
-	-	- 03 -	290	2. Juli 1970

Betrifft: - - -

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner !

Unter Bezugnahme auf unser gestriges Gespräch teile ich Ihnen mit, daß der Landkreis zu einem jährlichen Mitgliedsbeitrag von 100,-- DM bereit ist, dem Verein "Museumsbahn Steinhuder Meer" beizutreten.

Die Frage, wie sich der Kreis bei der nächsten Aktionärsversammlung der Steinhuder Meer-Bahn in bezug auf einen evtl. Verzicht auf den Abbauerlös verhält, muß durch die zuständigen Gremien noch geprüft werden.

Mit freundlichem Gruß

In Vertretung:

[signature]

Wenige Tage nach der Zusammenkunft fand dann die Gründungsversammlun

Interessengemeinschaft Museumsbahn Steinhuder Meer

statt. Die ersten Mitglieder haben ihre Namen unter die beigefügte Satzung geschrieben. Auch hier fiel auf, daß ein Angehöriger der Steinhuder Meerbahn Herr Gerhard Laing, der offensichtlich als Spanner zu dieser Versammlung gekommen war, es nicht wagte seinen Namen mit einzutragen. Bemerkenswert war, daß er vorher große Elogen für die geplante Bahn von sich gegeben hatte, jedoch urplötzlich, genau wie sein Bahnkollege Willi Osten, umfiel.

Es zeichnete sich also langsam ab, woher der nächste Knüppel geworfen wurde, nämlich von den Angehörigen der Meerbahn selbst.

Die Erklärung hierfür konnte man aus der Sitzung der Gesellschafter am 20.8.70 herauslesen, über die später berichtet wird.

17.7.70

Ein Schritt weiter auf dem Weg zur Museumseisenbahn

Rehburg. Die auf Anregung des Rehburger Bürgermeisters Dr. Hübner ins Leben gerufene „Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer" ist inzwischen aktionsfähig geworden. Die Interessengemeinschaft wählte in ihrer konstituierenden Sitzung Bürgermeister Dr. Hübner zum Vorsitzenden, dem die stellvertretenden Vorsitzenden Sollinger und Tischer zur Seite stehen. Schriftführer ist der Konrektor Wegner, Schatzmeister Dieter Fallnacker. Zweimal jährlich sollen Mitgliederversammlungen einberufen werden. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für Einzelmitglieder monatlich fünf Mark, für korporative Mitglieder zehn Mark. Die Mitglieder sind zur ideellen Unterstützung der Vereinsziele verpflichtet, darüber hinaus wird erwartet, daß sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Einrichtung der Museumseisenbahn auf dem noch bestehenden Streckenabschnitt Steinhude – Rehburg durch freiwillige Mitarbeit und Spenden fördern.

Finanzamt Nienburg (Weser)
zugleich Umsatzsteuerstelle der
Oberfinanzdirektion Hannover

Dienststelle 240

Akt.-Z./Steuer-Nr.: ..../......................
(Bei jeder Zuschrift oder Zahlung bitte angeben!)

Finanzamt Nienburg (Weser) · 307 Nienburg (Weser) · Postfach 147

650421

Anschrift: 307 **Nienburg** (Weser)
Postfach 147
Schloßplatz 10

Zimmer Nr.: ....
Sammelruf: (05021) 2741
Sprechstunden: montags bis freitags 8–13 Uhr
Kassenstunden: montags bis freitags 8–12 Uhr
Bankkonten: Landeszentralbank Nienburg (Weser) 271/111
Kreissparkasse Nienburg (Weser) 222
Postscheck: Hannover 31286

Herrn
Dr. W. Hübner

3056 R e h b u r g

Windmühlenweg

Nienburg (Weser), 17. 8. 1970

Betr.: Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Nachdem Sie am 6. Juli 1970 beim Finanzamt den mündlichen Antrag gestellt haben, die o.a. Interessengemeinschaft mit steuerlicher Wirkung als gemeinnützig anzuerkennen, teile ich Ihnen hierzu folgendes mit:

1.) Die Satzungsbestimmungen müssen so genau sein, daß danach geprüft werden kann, ob die satzungsmäßigen Voraussetzungen für steuerliche Vergünstigungen gegeben sind. Es genügt nicht, daß hierfür nur Angaben der Art gemacht werden, daß der Verein ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele verfolgt. Es müssen vielmehr die einzelnen verfolgten Zwecke präzisiert sein, außerdem muß auch angegeben werden, inwelcher Form diese Zwecke verfolgt werden sollen.

Die Anlage 7 zu den Einkommensteuer-Richtlinien enhält eine Aufstellung aller als besonders förderungswürdig anerkannten gemeinnützigen Zwecke. Ich bitte mir mitzuteilen, welche von diesen Zwecken der Verein verfolgt.

2.) Für die Ausschließlichkeit müssen die Vorschriften über die Vermögensbindung beachtet werden. Danach darf bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall des bisherigen Zwecks das Vermögen nur für steuerbegünstigte Zwecke verwendet werden. Auch diese Zwecke müssen in der Satzung so genau bestimmt sein, daß geprüft werden kann, ob auch sie steuerbegünstigt sind.

Da die von Ihnen vorgelegte Satzung den obigen Anforderungen nicht genügt, bitte ich Sie, zu meinem Schreiben innerhalb eines Monats Stellung zu nehmen.

Hochachtungsvoll
Im Auftrag
Rademacher

(Rademacher)

650422

20.8.70

Museumsbahn noch nicht beschlossen

Gesellschafterversammlung der Steinhuder-Meerbahn vertagte Beschluß

Nachdem seit Dienstag offiziell der Güterverkehr auf der Steinhuder-Meerbahn zwischen Wunstorf und Rehburg als beendet anzusehen ist, am heutigen Vormittag wird in Rehburg noch einmal die Lok mit einigen Wagen erwartet, die ihren vorläufig letzten Standplatz auf dem Rehburger Bahnhof erhalten, tagte gestern die Gesellschafterversammlung in Steinhude. Einer der Tagesordnungspunkte behandelte die Bestrebungen, den landschaftlich reizvollsten Teil der Strecke von Steinhude nach Rehburg zu erhalten, um darauf eine Touristenbahn verkehren zu lassen. Der Großraumverband unterstützte die vom Rehburger Bürgermeister Dr. Hübner geförderte Interessengemeinschaft, die diese Idee gern in die Tat umgesetzt sieht. Zwar würde diese Bahn keinen Anschluß an das übrige Schienennetz mehr haben, aber sicher einen beachtlichen Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr bieten. Dieses hat der Großraumverband Hannover erkannt, der in den nächsten vier Wochen prüfen wird, ob sich der Plan verwirklichen läßt. Daß hierbei auch finanziellen Problemen eine große Bedeutung beigemessen werden dürfte, ist zu erwarten.

Eigentlich sollte die Meer-Bahn bereits am 1. August zum letzten Male fahren. Aber dann hatten die Güterkunden entlang der Strecke noch einmal kräftige Dutzende von Wagenladungen bestellt, so daß sich am ursprünglich anvisierten Einstellungstermin noch mehr als 60 Güterwagen in Wunstorf stauten, von denen täglich höchstens ein halbes Dutzend zu seinen Empfängern gebracht werden konnte. Dann sollte am vergangenen Sonnabend der letzte Zug fahren, aber als noch zwei Wagen aus dem Ausland eintrudelten, mußte Montag noch einmal ein mit Bauholz, Kohlen und Düngemittel beladener Zug auf die Strecke gehen. Diese Wagen kehrten nach der Entladung mit der allerletzten Fahrt nach Wunstorf zurück.

Eine teilweise Neutrassierung der StMB, wie die Kleinbahn kurz genannt wird, verbunden mit einer Umspurung auf Normalspur, vornehmlich zwischen Wunstorf und Steinhude, war zwar empfohlen worden, scheiterte aber letztlich an den Kosten. Dabei hätte eine Eisenbahnverbindung in das im Ausbau befindliche Erholungsgebiet Steinhuder Meer heute mehr denn je ihre Berechtigung. Betriebsleiter Oskar Tramitz meint: „Früher haben wir dem jeweiligen Ansturm entsprechend ein paar Anhänger mehr hinter unsere Triebwagen gehängt. Heute schaffen bei gutem Wetter manchmal vier Busse auf einem Kurs nicht alle Fahrgäste." Eine teuere und für die Fahrgäste auch unbequemere Lösung. Früher oder später, so hört man Prophezeiungen, sei eine neue Bahnverbindung nach Steinhude nicht auszuschließen. Denn selbst bei vorzüglich ausgebauten Straßen gibt es an den Wochenenden und bei Sonderveranstaltungen ein schier unlösbares Problem: genügend Parkplätze in günstiger Lage bereitzustellen.

Noch vier Wochen Frist für Freunde der Touristenbahn

Über das endgültige Schicksal der Schmalspurbahn der Steinhuder Meer-Bahn ist noch keine Entscheidung gefallen, obwohl am Mittwoch in Klein Heidorn der Streckenabbruch begonnen hat und gestern die Gesellschafterversammlung der Bahn in Steinhude tagte. Vom Abbruch ausgenommen wird zunächst für einen Zeitraum von vier Wochen der Streckenteil Steinhude-Rehburg Stadt. Hier soll, wie berichtet, nach den Vorstellungen eines inzwischen eingetragenen Vereins unter Vorsitz des Rehburger Bürgermeisters Dr. Hübner ein Touristenbahnverkehr eingerichtet werden.

Die Initiatoren wollen in den nächsten Wochen versuchen, die Finanzierung sicherzustellen. Wenn das nicht gelingt, wird freilich aus dem Projekt Touristenbahn kaum etwas werden, und dann muß auch dieser schon jetzt vom übrigen Eisenbahnnetz getrennte Streckenteil abgebrochen werden müssen. ro

650423

DR. J. AUGSTEIN
RECHTSANWALT U. NOTAR

J.-F. HENSCHEL - H. VON DÖLLEN - R. BRUDER
RECHTSANWÄLTE

RAe. Dr. Augstein, Henschel, von Döllen u. Bruder, 3 Hannover, Postfach 426

Herrn Bürgermeister
Dr. W. Hübner

3o56 Rehburg

3 HANNOVER 1,
Hamburger Allee 24 · Postfach 426
Fernruf 0511 / 26681 - 83

25. August 197o

1/Ba

Betr.: Dr. Hübner/
Im Antwortschreiben bitte Sachbezeichnung angeben.
Telefongespräche bedürfen der schriftlichen Bestätigung.

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Hierdurch nehme ich Bezug auf unsere gestrige Rücksprache.
Ich werde mich mit dem Grossraum Hannover in Verbindung setzen
und Sie dann baldigst unterrichten.

Hochachtungsvoll

(Dr. Augstein)
Rechtsanwalt

Fotokopie



VERBAND GROSSRAUM HANNOVER
Öffentlich-rechtliche Körperschaft

2.o7.4o/1

Geschäftszeichen bitte angeben.
Fernruf 0511 18961

18. September 1970

An die
Steinhuder Meer-Bahn GmbH
z.Hd. Herrn Oberkreisdirektor i.R.
Dr. Friedrich Homann

305 Wunstorf

Hindenburgstr. 49

Betr.: Museumseisenbahn

Bezug: Unser Telefonat am 17.9.1970

Sehr geehrter Herr Dr. Homann,

Ihrem Wunsch gemäß bestätige ich Ihnen den Inhalt unseres Telefonats wie folgt: Im Laufe der letzten Monate haben mich als Vertreter des Vereins der Eisenbahnfreunde mehrfach die Herren Tischer und Sollinger aufgesucht und mich gebeten, den (Ihnen bekannten) Plänen des Vereins der Eisenbahnfreunde, auf der Strecke Steinhude - Stadt Rehburg eine Museumseisenbahn einzurichten, Unterstützung angedeihen zu lassen. Ich habe den Herren von vornherein erklärt, daß der Verband diesen Plänen zwar mit zurückhaltendem Wohlwollen gegenüberstehe, also keine Schwierigkeiten mache, zu einer aktiven Unterstützung materieller Art aber nicht bereit sei. Ich habe den Herren ebenso freundlich wie deutlich dargelegt, daß die Steinhuder Meer-Bahn GmbH nicht in der Lage sei, für die Einrichtung einer Museumseisenbahn als Mäzen aufzutreten, vielmehr für die Weiterführung ihres Verkehrsbetriebes auf den Erlös aus dem Abbau der micht mehr benötigten Schienenstrecke bzw. auf eine Pacht angewiesen sei, die dem Erlös wirtschaftlich gleichkäme.

Am 17.9. suchte mich Herr Burkhardt (Schreibweise freibleibend) auf, der sich als Halbbruder des Herrn Sollinger vorstellte und erklärte, für Erklärungen des Vereins der Eisenbahnfreunde nicht legitimiert zu sein. Das könnten nur die zur Zeit von

Hannover abwesenden Vorstandsmitglieder, die in der nächsten Woche zurückerwartet würden. Herr Burkhardt unterrichtete mich davon, daß die Versuche, die für einen Erwerb der für die Verschrottung vorgesehenen Schienenstrecke erforderlichen Mittel aufzutreiben, im Verlaufe der dafür von der Gesellschaft gewährten 4 Wochen erfolglos geblieben seien, und fragte, ob ich qua Verband in der Lage sei, Mittel in Höhe von rund 100.000 DM vorzuschießen oder zu vermitteln. Ich erklärte ihm unter Bezugnahme auf meine früher den Herren Tischer und Sollinger abgegebenen Erklärungen (die ihm offenbar bekannt waren), daß ich nicht in der Lage sei, mich für ein finanzielles Engagement des Verbandes für diesen Zweck zu verwenden. Herr Burkhardt und ich kamen zu der übereinstimmenden Feststellung, daß damit das Projekt Museumseisenbahn Steinhude - Stadt Rehburg gescheitert sei. Es werde den Vorstandsmitgliedern nichts anderes übrig bleiben, dies zum nächstmöglichen Zeitpunkt Ihnen, Herr Dr. Homann, mitzuteilen.

Ich gebe Ihnen dies als Vorabinformation und zugleich als Bestätigung dafür, daß ein finanzielles Engagement des Verbandes Großraum Hannover für dieses Projekt nicht ins Auge gefaßt wird.

Mit freundlicher Empfehlung

Ihr

Ziegler

650426

Steinhuder Meer-Bahn GmbH

DER GESCHÄFTSFÜHRER

Eisenbahn- und Omnibusbetrieb, Autobus-Sonderfahrten, Güternahverkehr

Steinhuder Meer-Bahn GmbH · 305 Wunstorf · Hindenburgstraße 49

305 WUNSTORF
Hindenburgstraße 49 · Fernruf 05031/3016

Bahnsendungen:
Bestimmungsbahnhof Wunstorf West

Bankkonten:
Stadtsparkasse Wunstorf Konto-Nr. 200311
Kreissparkasse Neustadt a. Rbge.,
Hauptzweigstelle Wunstorf Konto-Nr. 802827

An den
Vorsitzenden der Interessengemeinschaft
Museumseisenbahn Steinhuder Meer
z.Hd. Herrn Bürgermeister Dr. Hübner

3056 Rehburg

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Tag
		Tr/Th	23. September 1970

Betreff: Erwerb des Gleisabschnittes Steinhude - Rehburg als Museumseisenbahn

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Anbei übersende ich Ihnen Fotokopie des mir nach einem fernmündlichen Gespräch zugegangenen Schreibens des Verbandsdirektors Ziegler des Verbandes Großraum Hannover vom 18.09.1970 zur gefälligen Kenntnis. Wie Sie daraus ersehen werden, ist eine finanzielle Unterstützung des Erwerbs des Teilstückes der Steinhuder Meer-Bahn von Steinhude bis Rehburg ausgeschlossen.

Ich wäre dankbar, wenn Sie mir möglichst umgehend schriftlich bestätigen würden, das auch seitens des neu gegründeten Vereins „Interessengemeinschaft Museumseisenbahn Steinhuder Meer" nunmehr auf den Erwerb der genannten Strecke verzichtet wird, damit der Abbruchfirma der Anschlußauftrag für den Abbau der genannten Strecke erteilt werden kann. Sie drängt darauf.

Falls ich bis zum 28. ds. Mts. keine gegenteilige Nachricht von Ihnen erhalte, gehe ich davon aus, daß auch Ihr Verein an dem Erwerb der genannten Strecke nicht mehr interessiert ist.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

[Unterschrift]

Goertz-Druck 85 Wunstorf 159 2000 969

650427

DR. J. AUGSTEIN
RECHTSANWALT U. NOTAR

J.-F. HENSCHEL - H. VON DÖLLEN - R. BRUDER
RECHTSANWÄLTE

RAe. Dr. Augstein, Henschel, von Döllen u. Bruder, 3 Hannover, Postfach 426

Herrn
Bürgermeister Dr.W.Hübner

3o56 Rehburg

3 HANNOVER 1, Hamburger Allee 24 · Postfach 426
Fernruf 0511 / 26681-83

7. Oktober 197o

1/Ba

Betr.:
Im Antwortschreiben bitte Sachbezeichnung angeben.
Telefongespräche bedürfen der schriftlichen Bestätigung.

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

In Ihrer Sache betreffend den Grossraum Hannover und die Museumsbahn erhalten Sie in der Anlage wunschgemäss Ihre gesamten Unterlagen zurück. Leider dürfte die Sache nicht in Ordnung gegangen sein. Herr Falke hat mit mir darüber gesprochen.

In der Anlage erhalten Sie meine Kostenrechnung mit der Bitte um gefällige Begleichung.

Hochachtungsvoll

(Dr. Augstein)
Rechtsanwalt

Kopie mit freundlichen Grüßen von Herrn Walter Seidensticker an Herrn Dr. Hübner
3056 Rehburg

650428

xxxxx 306 313

Einschreiben

Herrn
Bultmann
i. H. Steinhuder Meer-Bahn GmbH.
Hindenburgstraße 49

3050 Wunstorf

Bielefeld, 5. 7. 79/B.

Sehr geehrter Herr Bultmann,

im Auftrag des Herrn Dr. Hübner, Rehburg sende ich Ihnen beigefügt per Einschreiben die Zeichnungen der ehemaligen Kleinbahn zurück. Besten Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Walter Seidensticker

650429

Klosterforstamt
Rehburg

3051 Spießingshol, den 20.7.1979
Post Wölpinghausen
Fernruf: Stadthagen (05721) 3577

Az.: 27014

Herrn
Dr. W. Hübner
Am Mühlenberg 34

3056 Rehburg-Loccum 1

Kurzmitteilung

Betr.: Benutzung der Trasse der ehem. Steinhuder Meerbahn

Bez.: Ihr Zeichen: Datum:

Gespräch mit: Datum:

Sehr geehrte Damen und Herren!

1 Anlagen übersende ich
mit der Bitte um

- [x] Kenntnisnahme
- [ ] Unterzeichnung
- [ ] Genehmigung
- [ ] Beachtung
- [ ] Rückgabe
- [ ] Prüfung und Korrektur
- [ ] Bescheinigung der Richtigkeit
- [ ] Teilnahme
- [ ] Rücksprache
- [ ] Weiterleitung an:
- [ ] mit Dank zurück
- [ ] nach Erledigung zurück
- [ ] auf Ihre Anforderung
- [ ] zuständigkeitshalber
- [ ] zum Verbleib
- [ ] zur Berichtigung
- [ ] als Rechnungsbeleg
- [ ] zur Inventarisierung
- [ ] für den Dienstgebrauch
- [ ] Erinnerung – Termin –
- [ ] Bemerkungen auf der Rückseite
- [ ] Abgabenachricht ist erteilt am:

Termin:

Vermerk:

Mit freundlichem Gruß

R...

650430

Klosterforstamt Rehburg

Postanschrift: Klosterforstamt Rehburg, Am Forst Spießingshol 1, 3051 Wölpinghausen

An den

Präsidenten der Klosterkammer

in H a n n o v e r 1

Ihre Nachricht vom | Ihr Zeichen | Mein Aktenzeichen 27o14 | ☎ 05721 / 3577 | Wölpinghausen, den 2o.7.1979

Betr.: Benutzung der Trasse der ehem. Steinhuder Meerbahn für Zwecke der Fremdenverkehrsförderung
Bezug: ohne

Infolge einer Straßenbauplanung wird für eine in der Nähe von Gütersloh eingesetzte Dampf-Kleinbahn eine Standortverlegung notwendig.

Die Stadt Rehburg steht den Bestrebungen, die Dampf-Kleinbahn auf der im Stadtbesitz befindlichen Trasse der ehem. Steinhuder-Meer-Bahn in Betrieb zu nehmen, positiv gegenüber. Es bestehen m. E. auch keine Bedenken, die Trasse im Bereich der Klosterforsten (Abt. 2/3) für die touristische Attraktion (Spurbreite 6o cm) zur Verfügung zu stellen, wobei nähere Einzelheiten vertraglich festgelegt werden müßten, sobald die Angelegenheit realistische Züge annimmt und sich ein Träger für den Betrieb gefuhden hat.

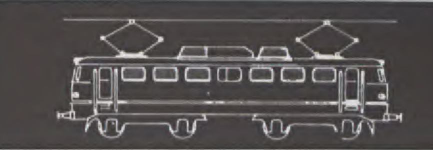
Ich habe den Planern gegenüber zunächst zum Ausdruck gebracht, daß ich bei angemessener vertraglicher Absicherung keine Bedenken habe, eine Benutzung der Trasse im Bereich der Flächen des AHKF vorzusehen.

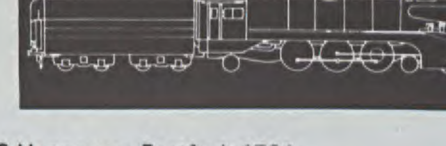
Rivvel

650431

EISENBAHNFREUNDE HANNOVER

Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.





Eisenbahnfreunde Hannover · 3 Hannover · Postfach 1701

Herrn
Dr. W. Hübner
3056 Rehburg-Loccum 1

3 Hannover · Postfach 1701
Telefon (0511) 83 48 86
Postscheck Han. 133 02 - 300

Ihr Schreiben vom   Ihr Zeichen   den 16. 8. 1979

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

In der Anlage Ihre Fahrkarte zurück, die Sie im Buch nächsten Monat wiedersehen werden, hoffe ich. Sie wurde erst heute lithografiert, so daß ich warten mußte. Das Buch werde ich Ihnen sofort nach Herausgabe übergeben, wenn möglich persönlich. Dann können wir in Sachen Seidenstick miteinander reden, falls sich nicht eher die Gelegenheit ergibt. Seidensticker hat übrigens auch zwei StMB-Bücher bestellt.
Es wird Sie am Rande interessieren, daß wir noch einen kleinen Gag gebracht haben. Die Diesellok 262 der StMB haben wir auf den Namen "Steinhude" getauft. Wenigstens etwas.
Was Seidensticker und Mühlenstroth betrifft, so waren meine Leute vorigen Sonntag dort. Es wäre schon eine tolle Sache, wenn ein Ableger von Mühlenstroth oder die ganze Bahn nach Rehburg käme. Ich bin mir nicht klar darüber, wie das mit der Trasse genau aussieht. Aber für den Anfang zwischen Rehburg und Bad zu fahren, wäre schon schön. Wenn man dann noch mit den Straßenfritzen klarkäme, daß man in den alten Rehburger Bahnhof über die B 441 käme, sollte das eine runde Sache sein; vorausgesetzt, es tut sich überhaupt etwas. Ich melde mich wieder. Mit freundlichem Gruß Ihr

H. W. Rol

650432

27. 9. 79

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner,

der Einfachheit halber habe ich Ihnen die STMB-Bücher direkt von der Druckerei schicken lassen. Ich selber muß mich erst einmal von einer Herbsterkältung auskurieren. Dann bekommen Sie wenigstens nicht meine an den Büchern haftenden Bazillen als Zugabe.

Der v. Reden hat, wie besprochen, ein Exemplar mit Anschreiben erhalten. Ich hoffe, daß ihn das beeindruckt. Wegen der Lizenz für die Wiederbelebung könnte das Ministerium keine Schwierigkeiten machen, wenn Sie denen von vornherein beweisen, daß die Sache Hand und Fuß hat. Je mehr einflußreiche Leute hinter der Sache stellen, desto besser ist das. Ich entsinne mich, daß man sogar einmal den Herrn Leisler-Kiep in eine Eisenbahnsache mit eingespannt hat. Viel Glück für Ihr Unterfangen, und halten Sie mich auf dem Laufenden. Sowie grünes Licht erfolgt, mache ich etwas für die HAZ. Herr Seidensticker sollte so nett sein, mir ein Mühlenstroth-Foto zu überlassen für den Bericht und eventuell einen offiziellen Satz sagen, warum er nach Rehburg gehen könnte. Mit freundlichem Gruß

H. W. Rogl

Kopie für Herrn Dr. Hübner

650433

WALTER SEIDENSTICKER

HERFORDER STRASSE 182 · 194
D 4800 BIELEFELD 1
TELEFON 05 21 - 30 63 13
SEKRETARIAT 30 63 23

Herzliche Grüße!
Ihr W. Seidensticker

An die
Stadtverwaltung Rehburg-Loccum
z.H. Herrn Konrad

3056 Rehburg-Loccum

Bielefeld, 12.11.1979/B.

Wiedererrichtung der Kleinbahn Rehburg

Sehr geehrter Herr Konrad,

in den vergangenen 2 Wochen hat es innerhalb des Vereins Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V. mehrere Gespräche gegeben mit dem Ziel, eine Absichtserklärung zur Verlegung der Vereinsaktivitäten nach Rehburg-Loccum zu formulieren. Aus mehreren Gründen ist das bisher nicht gelungen:

1. Bevor sich die Vereinsmitglieder für eine Verlegung nach Rehburg-Loccum entscheiden wollen, möchten sie Auskunft haben über die dort zu erwartende Betriebsverpflichtung. Bisher, und das seit 7 Sommersaisons, ist der Verein regelmäßig an Sonn- und Feiertagen von Mai - September gefahren. Allerdings ohne eine Verpflichtung dafür eingegangen zu sein.Andererseits hat es aber auch stets geklappt.

2. Noch wichtiger ist den Vereinsmitgliedern, vor allem den jetzigen Lokführern, die Frage der Konzessionierung ihrer Lokfahrberechtigung, d.h. der Führung der Triebfahrzeuge. Die Prüfungen werden derzeit über den TÜV Paderborn abgewickelt. Letztlich ist der Verein selbst in der Lage zu entscheiden, wer z.B. eine Dampflokomotive führen darf und wer nicht. Diese Regelung wollen die Vereinsmitglieder auch bei einer Verlegung beibehalten wissen. Sie befürchten sonst, daß das wesentliche Motiv ihres Handelns, nämlich selbst Lokomotivführer spielen zu dürfen, nicht mehr gegeben wäre.

   Dafür müßte also von der zuständigen Aufsichtsbehörde eine entsprechende Zusicherung gegeben werden.

3. Am Freitag, d. 23.11. soll versucht werden, in einem Gespräch mit allen Nachbarn der jetzigen Bahn zu erreichen, schon in absehbarer Zeit doch zu einer deutlichen Streckenverlängerung in Gütersloh zu gelangen. Zweifellos wäre das für die Vereinsmitglieder der einfachste

Weg, da ja das " Herz " unserer kleinen Bahn mit dem Betriebsbahnhof, den Unterstellmöglichkeiten und allen dazugehörigen Einrichtungen dort in jahrelanger Arbeit aufgebaut wurde.

4. Die Bundesbahndirektion Essen hat zu erkennen gegeben, daß eine vom Verein seinerzeit gewünschte Strecke im südlichen Ruhrgebiet in absehbarer Zeit, d.h. etwa ab 1980 womöglich doch verfügbar sein kann. Gespräche mit der Direktion laufen. Ein Ergebnis dürfte jedoch nicht vor Frühjahr 1980 vorliegen.

In der Verlegung des Vereins und seiner Aktivitäten in das Ruhrgebiet sieht die Mehrzahl der Vereinsmitglieder einen deutlichen Vorteil gegenüber der Rehburg-Lösung. Das ist einleuchtend wenn man weiß, daß zwei Drittel der aktiven Vereinsmitglieder aus dem Ruhrgebiet stammen!

Aus den o.a. Gründen halte ich es für unwahrscheinlich, daß eine Entscheidung - egal ob positiv oder negativ für Rehburg - vor Frühjahr 1980 getroffen werden könnte. Die Vereinsmitglieder haben mich gebeten, Ihnen diese Nachricht weiterzugeben.

Wie Sie vielleicht wissen, und wie ich auch Herrn Dr. Hübner mehrfach angedeutet habe, hatte ich ursprünglich ins Auge gefaßt, bei einer negativen Entscheidung seitens unseres Vereins dort in Rehburg etwas Neues selbst ins Leben zu rufen. Diesen Plan habe ich mir in der Zwischenzeit reiflich überlegt. Ich mußte - vor allem aus Gründen meiner weiterhin beruflich außerordentlich starken Inanspruchnahme - jedoch diese Absichten begraben. Ich würde weder über die Zeit noch über die Integrationskraft verfügen, einen neuen Verein komplett auf die Beine zu stellen.

Würden Sie mich fragen, wie ich die Chancen für eine Wiederinbetriebnahme der Kleinbahn Rehburg heute beurteile, so würde ich Ihnen sagen: 50 : 50. Ich möchte Sie also um etwas Geduld bis zum Frühjahr 1980 bitten! Diese Gelegenheit möchte ich aber dazu benutzen, um Ihnen und allen Damen und Herren, die sich bisher für diesen schönen Plan eingesetzt und verwandt haben, sehr herzlich zu danken. Natürlich in der stillen Hoffnung, aus dem Führerstand einer Dampflokomotive doch irgendwann auf eine Strecke von Rehburg nach Bad Rehburg schauen zu können. Oder aber ganz einfach nur aus dem Fenster eines Personenwagens in Ihre schöne Landschaft.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Walter Seidensticker

650435

WALTER SEIDENSTICKER

HERFORDER STRASSE 182 - 194
D 4800 BIELEFELD 1
TELEFON 05 21 - 30 63 13
SEKRETARIAT 30 63 23

29. Juli 1980/S

Liebe Freunde und Interessenten der Dampfkleinbahn Mühlenstroth,

mit diesem Brief möchte ich Sie darüber informieren, daß der Verein " Dampfkleinbahn Mühlenstroth " am Sonntag, dem 7. September 1980, sein diesjähriges DAMPF-FESTIVAL durchführen wird.

Alle Dampflokomotiven werden dann angeheizt sein und es soll in gewohnter Weise ein Mehrzugbetrieb durchgeführt werden.

Hauptattraktionen sind die Taufe unserer Lok Nr. 12 (ex Mecklenburg - Pommersche Schmalspurbahnen) sowie die Inbetriebnahme unseres neuen vierachsigen Personenwagens Nr. 25.

Fahrbetrieb ist von 10 - 18 Uhr vorgesehen. Wir fahren bei jedem Wetter!

Von 11 - 13 Uhr wird ein Platzkonzert stattfinden (ist sicher besser als ein Platzregen!)

Der Verein und seine Mitglieder würden sich über Ihren Besuch zu unserer diesjährigen Groß-Veranstaltung sehr freuen.

Namens des Vereinsvorstandes möchte ich Sie herzlich einladen, nach Gütersloh-Isselhorst zu kommen.

Auf ein Wiedersehen freut sich
mit herzlichen Grüßen
Ihr

W. Seidensticker

650436

H. W. Rogl

Schulstr. 19

3o16 Seelze 2

22. 7. 82

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

Ihr Brief wurde mir von den Eisenbahnfreunden Hannover übermittelt. Gern bin ich bereit, Ihnen zu helfen, wenn ich kann. Es gibt für Sie mehrere Möglichkeiten, in Rehburg etwas in Sachen StMB zu tun. Ich werde Ihnen die Möglichkeiten am besten der Reihe nach aufzählen.

1.) Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen-Vilsen: Die haben im Einsatz den original T 41 der StmB (Wismarer Schienenbus). Den wird man Ihnen sicherlich nicht geben, aber der DEV hat noch einen ähnlichen Wagen von der Borkumer Inselbahn, allerdings in 9oo mm Spur. Der kann dort nicht eingsetzt werden. Das wäre etwas.

2.)Historische Eisenbahn Almetalbahn, Almstedt-Segeste bei Hildesheim. Die haben noch den ehemaligen T 65 der StMB,der später an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya kam, allerdings in Normalspurversion und schlechtem Zustand. Vielleicht könnten Sie diesen Wagen im Tauschverfahren erhalten?

3.) INselbahn Juist, AG Norden-Frisia, die Bahn ist im März stillgelegt worden und gibt ihren gesamten Park ab. Zwei Triebwagen wären noch zu haben, jeweils Meterspur, vielleicht auch eine Diesellok. Außerdem haben die noch einige Personenwagen und Güterwagen. Vermutlich sind nur die (allerdings wegen des Schiffstransports nicht ganz billigen) Transportkosten zu zahlen.

4.) Bei der Wangerooger Inselbahn (DB) steht ein meterspuriger Packwagen zum Verkauf.

Ich würde Ihnen empfehlen, mit den DEV-Leuten in Bruchhausen-Vilsen Kontakt aufzunehmen, vielleicht Herrn Holtin, den kenne ich

ganz gut. Denen habe ich auch den Juist-Triebwagen untergejubelt. Adressen und Telefonnummern können Sie von mir bekommen. Mich selber kriegen sie abends unter o511/4o2845.

Ich würde folgendes vorschlagen: Versuchen Sie, auf dem Rehburger Grundstück vom Prellbock aus ein Gleis legen zu lassen. Material dafür müßte auch von Juist zu bekommen sein. Dann würde ich ein oder zwei Fahrzeuge, etwa einen Triebwagen udd/oder eine Lok, ebentuell noch einen Güterwagen, besorgen. Das Gleis wäre so zu verlegen, daß möglichst der Schuppen mit angesteuert wird, um dort die Fahrzeuge bedarfsweise, z. B. im Winter, zu hinterstellen. Man könnte ja auf dem Gleis die Wagen verschieben und - soweit die Fahrzeuge noch zugelassen sind - das kurze Stück auch befahren. Rehburg liegt ja außerhalb des Großraums, sonst würde ich Mittel aus dem Erholungsfonds lockerzumachen versuchen.

Der Herr Seidenstücker hat übrigens gerade vorgestern bei mir angerufen. Er hat ja jetzt wieder seine o1 15o laufen, und ich vermittele ihm Fahrtmöglichkeiten, weil die DB ja keinen Dampf zuläßt. Er hat inzwischen eine seiner Loks im Jagsttal laufen.

Ich hoffe, diese Angaben dienen Ihnen. Übrigens wird man sicher auch Herrn Bultmann, StMB, im Bedarfsfalle als wohlwollenden Partner mit in die Sache einbeziehen können.

Mit freundlichem Gruß

H. W. R[illegible]

650438

nimmt wieder entwickl

Steinhuder Meer-Bahn soll neu ins Kursbuch

Eisenbahnfreunde kauften Schienenbus für Wunstorfer Strecke / Wochenendfahrten geplant

18.1.83

Eigener Bericht

ro. **Wunstorf**

Die Steinhuder Meer-Bahn, auf deren Gleisen vor 19 Jahren der letzte Personentriebwagen gefahren ist, soll im Sommer 1983 wieder im Eisenbahnkursbuch erscheinen. Das ist jedenfalls das Ziel der Interessengemeinschaft Schienenbus in Seelze (Kreis Hannover). Die Mitglieder dieser Vereinigung haben sich einen Schienenbus gekauft, wie er früher auf zahlreichen Bundesbahnnebenstrecken im Bezirk Hannover und anderswo zu sehen war, und wollen damit zwischen Wunstorf und dem rund vier Kilometer entfernten Ortsteil Bokeloh fahrplanmäßig an Wochenenden fahren. Die Steinhuder Meer-Bahn hatte den Personenverkehr auf Busbetrieb umgestellt.



Dieser Schienenbus soll im Sommer auf der Meer-Bahn-Strecke fahren. Aufn.: Rogl

Die Steinhuder Meer-Bahn, eine der bekanntesten Privatbahnen in Niedersachsen, hat allerdings bereits vor mehr als zehn Jahren ihre Stammstrecke zum Steinhuder Meer und nach Bad Rehburg stillgelegt und abgebaut. Zum Kaliwerk Sigmundshall führt aber noch ein normalspuriges Gütergleis, das früher auch dem Personenverkehr diente. Es ist in gutem Zustand, genau wie der Schienenbus, der von den Seelzer Eisenbahnliebhabern im Bahnbetriebswerk Seelze liebevoll gepflegt und betriebsbereit gehalten wird als letztes Exemplar seiner Art in der Bundesbahndirektion Hannover. Auch auf Bundesbahngleisen darf der Triebwagen unter den entsprechenden Sicherheitsauflagen für Sonderfahrten benutzt werden.

Im Kursbuch erscheinen aber nur die Wochenendfahrten auf der Steinhuder Meer-Bahn, die damit gewissermaßen im 85. Jahr ihres Bestehens auch eine Museumsbahn wird. Mit Ausnahme der Inselbahnen Borkum und Langeoog, die noch fahrplanmäßigen Schienenpersonenverkehr betreiben, sind alle niedersächsischen nichtbundeseigenen Bahnstrecken im Kursbuch heute von Museumsbahnvereinigungen belegt. Die Wunstorfer Strecke macht in dieser Hinsicht dann in Niedersachsen das halbe Dutzend voll.

STADT REHBURG-LOCCUM



Der Stadtdirektor

Stadt Rehburg-Loccum · Postfach 1150 · 3056 Rehburg-Loccum

Herrn

Dr. Werner Hübner
Ernst-Jünger-Weg 7

3056 Rehburg-Loccum

Amt: Bauamt
Auskunft erteilt: Herr Schäfer

Tel.: 0 50 37 / 10 21 - 10 25

3056 Rehburg-Loccum
Heidtorstraße 2

Sprechzeiten:
Montag, Mittwoch und Freitag
8.00 - 12.00 Uhr
außerdem Montag 14.00 - 16.30 Uhr

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen	Datum
		66/2 -RB	25.Jan. 1983

Betr.: Alte Gleisanlage der Steinhuder-Meer-Bahn "Weidendamm/Bahndamm"

Sehr geehrter Herr Dr. Hübner!

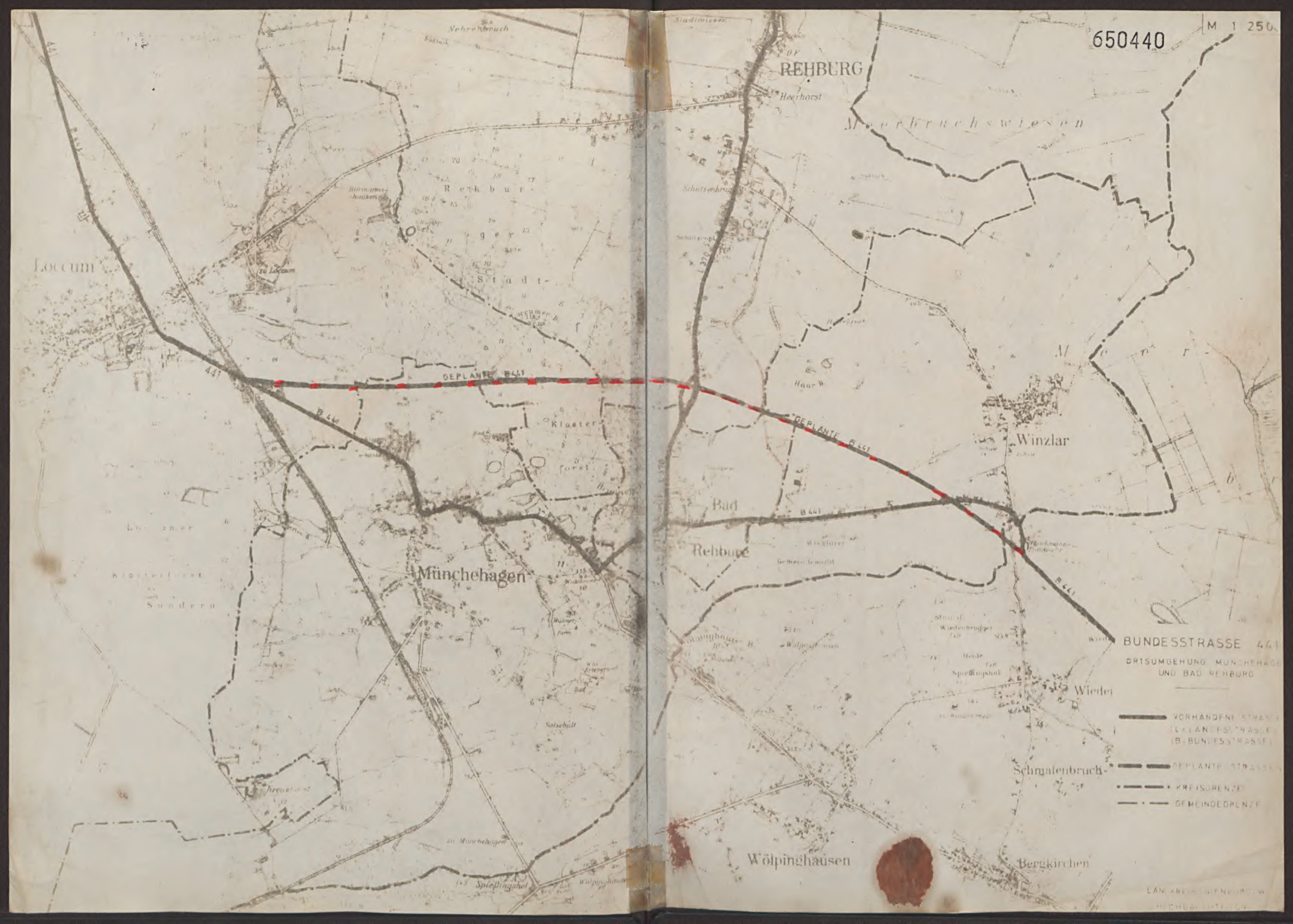
Gestern erhielt ich als Anlage eines Vorganges des Straßenbauamtes Ihr Schreiben vom 16.7.82 (an das Straßenbauamt).

Bitte teilen Sie mir mit, ob das geplante Vorhaben noch realisiert werden soll, und Sie am Erwerb der angesprochenen Schienen interessiert sind.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage:

(Schäfer)

nicht beantwortet, nach Rücksprache mit Bürgermeister August Lauffeld, wollte dieser die Angelegenheit erledigen. 28. Januar 1983

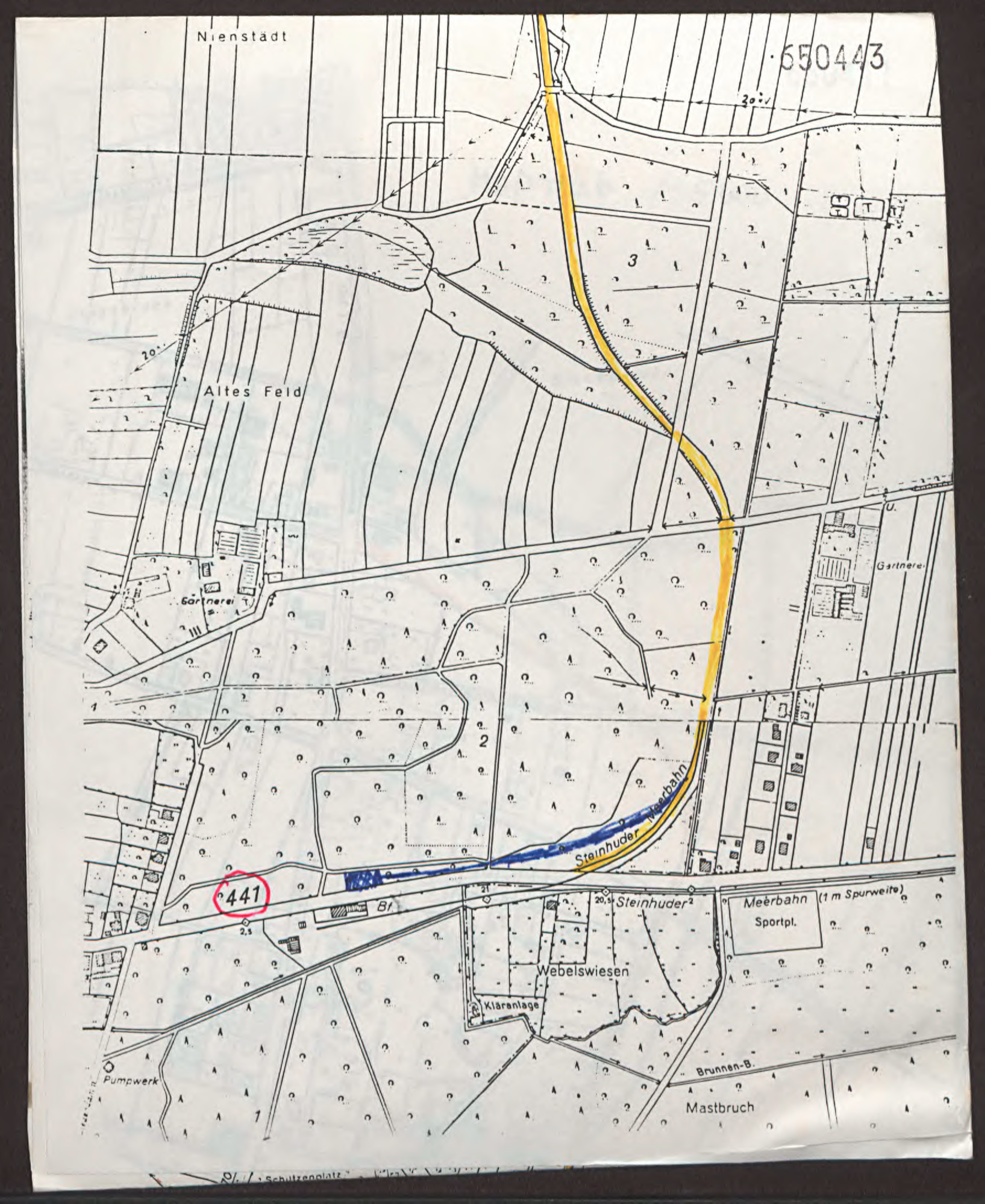

650440
M 1:250
REHBURG
Heerhorst
Loccum
Münchehagen
Bad
Rehburg
Winzlar
Wölpinghausen
Bergkirchen
Schmalenbruch
Kloster
Forst
GEPLANTE B 441
B 441
BUNDESSTRASSE 441
ORTSUMGEHUNG MÜNCHEHAGEN
UND BAD REHBURG
VORHANDENE STRASSE
(B = BUNDESSTRASSE)
GEPLANTE STRASSEN
KREISGRENZE
GEMEINDEGRENZE



Maßstab 1:5.000
Steyebruch
IB-L 370
Bruchwiesen
Bahndamm
Weidendamm
Sudbach
Strohmannsorter Weg
Winzlerer Straße
Mühlenberg
Ruine
Brunnenstraße
IB-K
Schieß stand
Karlsberg
Haarbruch
Schützenplatz



650442
Am Karlsberge
Schliekmohre
L 370
Fbr
Kohlstatten
Koppel
Alte Kirche
ehem. Bahnkörper
Haar-B.



Nienstädt
650443
Altes Feld
Gartnerei
Gartnerei
Steinhuder Meerbahn
441
Bf
Steinhuder
Meerbahn (1 m Spurweite)
Sportpl.
Webelswiesen
Kläranlage
Pumpwerk
Brunnen-B.
Mastbruch

650444 **DM 6,50**



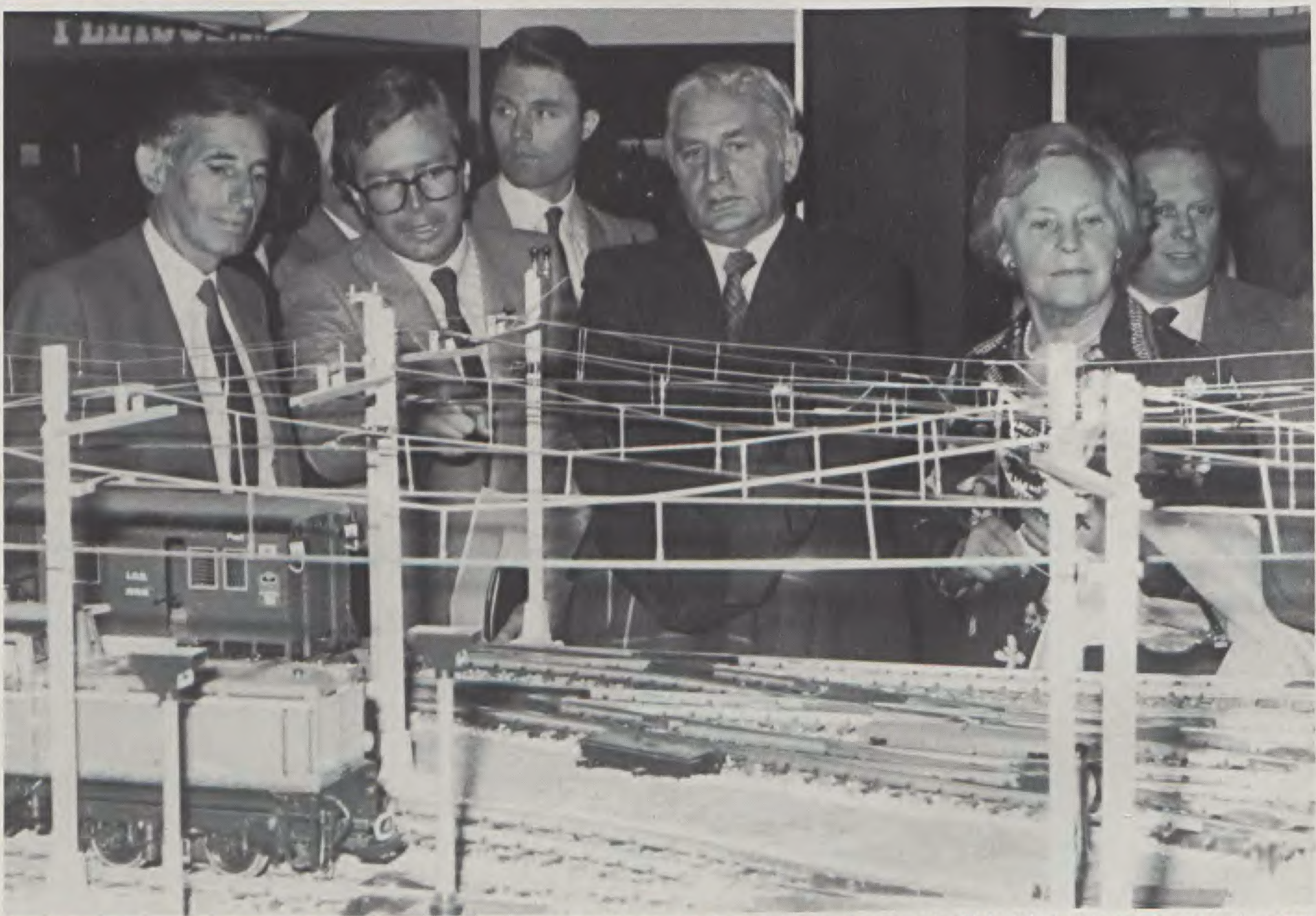
Depesche

Frühjahr 1981 **Heft 41**

Zeitschrift für Freunde der LEHMANN-Großbahn (aus Nürnberg) und ihrer Vorbilder

650445

Briefe, Nachrichten, Meinungen



Prominente Besucher an der LGB-Anlage während der Modellbautage 1980 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern: Dr. Kappler vom Verkehrshaus (Zweiter von links) erklärt Alt-Bundesrat Dr. Ernst Brugger (Vierter von links) die einmalige LGB mit Swiss made-Oberleitung und Doppelkreuzungsweichen.

Was hat der „Adler" eigentlich mit der LGB-Harzquerbahnlok 2080S zu tun?

Eigentlich nichts oder vielleicht doch? Beide fuhren zum erstenmal in Nürnberg:

Der Adler,
erste Dampflok der „ersten deutschen Dampfeisenbahn", zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 mit viel Gepuffe und Qualm. Mit der Lok „Adler" wurde vor 146 Jahren das Deutsche Eisenbahnzeitalter eröffnet.

Die LGB-Lok 2080S
drehte zur Spielwarenmesse 1974 zum erstenmal ihre Runden, ebenfalls mit viel Gepuffe und mit Dampfentwicklung. Damit die Optik und Akustik zusammenpaßt, wurden die Abdampfgeräusche synchron zur Radumdrehung gesteuert. Eine technisch gekonnte, elektronische Lösung mit verblüffend echtem Dampfloksound, bis heute nicht übertroffen. Da diese Maschine auch einen sehr echt wirkenden, „langgezogenen" Pfeifton von sich gibt (ebenfalls elektronisch erzeugt) und sich sogar noch eine Bimmelglocke einschalten läßt (deren Ton über eine echte Glockenschale erzeugt wird), ist der akustische Ohrenschmaus vollkommen.

LGB-Depesche

Herausgeber und Vertrieb: Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Sagener Straße 2–4, D 8500 Nürnberg, Telefon (09 11) 83 40 21
Redaktion: Wolfgang Zeunert, Steinweg 43, D 3170 Gifhorn, Telefon (0 53 71) 35 42
Gründungsmitglied der Internationalen Eisenbahn Presse Vereinigung (FERPRESS).
Anzeigen: Verlag Wolfgang Zeunert GmbH. & Co. KG., Steinweg 43, 3170 Gifhorn, Telefon (0 53 71) 35 42
Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. 1. 79 gültig.
LGB-DEPESCHE: Die Zeitschrift erscheint zweimal im Jahr jeweils im Mai und November. Sie ist erhältlich in allen Modellbahnfachgeschäften und im Jahresabonnement beim LGB-Werk Ernst Paul Lehmann in Nürnberg.
Für Manuskripte, Abbildungen und Zuschriften keine Haftung. Der Verfasser erklärt sich mit seiner Einsendung (auch auszugsweise) einverstanden. Fotos weißglänzend möglichst im Format 9 x 13 cm erbeten. Auf jedem Foto bitte auf der Rückseite Name und Anschrift des Einsenders sowie genaue Angaben zur Abbildung erbeten. In Farbe werden zur Veröffentlichung Diapositive benötigt.
 Alle Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Gerichtsstand ist Nürnberg.
Druck: Adolf Enke GmbH. & Co. KG., Gifhorn.

Inhalt





Zwei Nürnberger – so könnte man das Bild schon nennen. Auf der ersten in Deutschland eingesetzten Dampflok ADLER zeigt sich voller Stolz unsere 2080 S. Foto: Peter Rapier



Der ADLER war die erste Dampflok in Deutschland und verkehrte zwischen Nürnberg und Fürth. Schaut man einmal näher hin, sieht man vor der Lok die LGB 2080 S. Foto: Peter Rapier

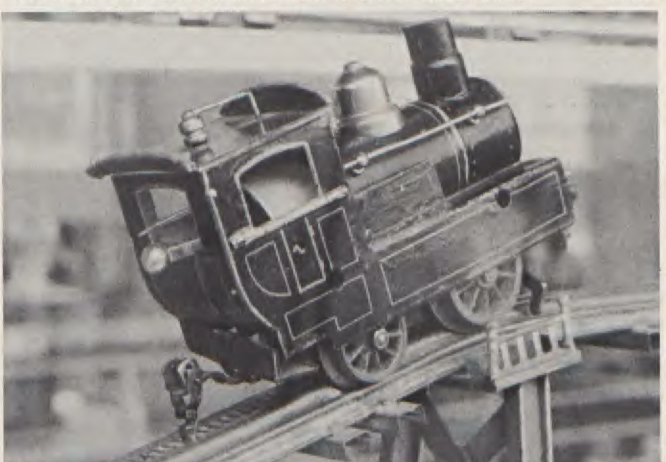
Der „Adler" und die Lehmann-Groß-Bahn

Beide werden anläßlich der „Eisenbahn-Modell-Bautage 1981", vom 10. - 18. 10. 81 im Verkehrshaus der Schweiz zu bewundern sein. Hans Wissmann, Chef des Verkehrsarchivs im Verkehrshaus Luzern, weilte am 6. 2. 81 in Nürnberg und konnte sich im Verkehrsmuseum Exponate für die großangelegte Ausstellung in Luzern auswählen. Mit den Eisenbahn-Modellbautagen 1981 — sie stehen unter dem Motto „Dampftraktion" — will das Verkehrshaus u.a. auch den Modellbau fördern.

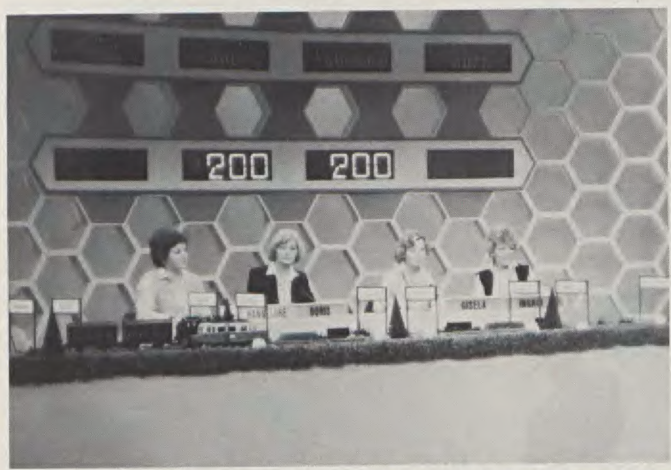
Die LGB ist mit von der Partie und zeigt dort eine neue Großanlage. Auf 4 x 10 m Fläche wird u.a. auch ein ferngesteuerter Ablaufberg mit Richtungsgleisen gezeigt. Das Abdrücken, Entkuppeln und Stellen der Weichen erfolgt über ein Gleisbild-Stellpult zur Selbstbedienung. Die gesamte Anlage steht mit der Modell-Oberleitung total unter Fahrdraht. Erstmals wird auch das LGB-Studienobjekt "Linear-Motor" der Öffentlichkeit vorgestellt. Wie wir hörten, soll auch eines der RhB-Krokodile von Landquardt nach Luzern verfrachtet werden, vielleicht sogar die Maschine Nr. 413, unser unmittelbares Vorbild der Lok 2040. Eine Fahrt nach Luzern wird sich also lohnen! R.M.



In der Halle Schienenverkehr des Verkehrshauses Luzern steht hier der Zug der „Spanisch Brötli-Bahn", die 1848 zwischen Zürich und Baden eröffnet wurde. Sie ist für die Schweizer das, was für uns der ADLER ist. Foto: Walter Erni



Anläßlich der Modellbautage 1980 gab es im vergangenen Oktober im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern auch eine Sonderausstellung „Spielwaren unserer Großväter", die Blechspielzeuge aus zwei Jahrhunderten zeigt. Spielzeuge – die verkleinerte Welt der Erwachsenen als kulturhistorisches Dokument. Für Kinder gemacht, von Sammlern mehr denn je begehrt. Träume und Wirklichkeit aus dem 19. und dem 20. Jahrhundert sind in dieser reizvollen Ausstellung zusammengefaßt. Eisenbahnen, Autos, Schiffe und Flugzeuge sind vertreten. Die Blechspielzeuge stammen aus dem Franz-Carl-Weber-Museum und von weiteren Sammlern. Foto: Walter Erni





Hans Rosenthal benutzt für das Dalli-Ratespiel die telegene Lehmann-Großbahn (gäbe es sie nicht schon, müßte man sie für die Television extra erfinden!).



Davos: Dr. Odenbach von der Bundesärztekammer war von der LGB-Anlage kaum noch wegzubekommen, die mit großem Erfolg von der Schweizerischen Behindertenstiftung AZB bei einem Ärztekongreß errichtet worden war. Foto: Dr. Harald Clade

Internationales Jahr der Behinderten

Die Deutsche Bundesärztekammer organisierte in Davos einen vierzehntägigen Fortbildungskurs für die „Möglichkeiten und Grenzen der Prävention sowie der medizinischen und beruflichen Rehabilitation", an der über 1200 Ärztinnen und Ärzte aus den drei deutschsprachigen Ländern teilnahmen. Daß nicht nur über, sondern auch mit Behinderten geredet wurde, dafür bot der Kongreß in Davos auch Anschauungsmaterial. Das Arbeitszentrum für Behinderte (AZB) in Strengelbach/Schweiz hatte im Kongreßgebäude eine funktionsfähige Nachbildung der Rhätischen Bahn aufgebaut, die so echt und problemlos funktionierte, daß es eine Freude war, damit zu spielen. Viele Teile waren von geistig Behinderten hergestellt worden. Herr Dr. P. R. E. Odenbach, Leiter der Abteilung Fortbildung und Wissenschaft der Bundesärztekammer in Köln und unermüdlicher Manager des Kongresses in Davos, nutzte jede freie Minute, um seinem Hobby zu frönen. Ein Kompliment der Lehmann-Großbahn und ihrer Zulieferwerkstatt, der schweizerischen Behindertenstiftung AZB, die bekanntlich eine ganze Reihe von Teilen für die LGB fertigt (Doppelkreuzungsweiche, Modelloberleitung usw.). Dr. H. C.

Dalli-Dalli mit der LGB

Für das Fernsehen ist die Lehmann-Großbahn schon ziemlich unentbehrlich geworden. Hans Rosenthal hat sie sich für sein Dalli-Reisespiel gesichert. Für den Herbst ist eine ganze Reiseserie mit der LGB geplant. Der Wismarer Schienenbus hat es dem Team besonders angetan. Vermutlich wird mit dem Modell ein ganz besonderes Quiz gespielt. Vorbild und Modell werden die Hauptdarsteller sein. Auch die Modellbahner haben sich schon zu Wort gemeldet. Viele Anrufe kamen, wann der Triebwagen lieferbar sei, man hätte ihn schon im Fernsehen gesehen. K.B.

Wagenbeleuchtung

Die ganze LGB ist fernbedient zu fahren, wozu noch die überalterte Lichttechnik in den Wagen? Ich habe meine Wagen bereits auf Direktstromabnahme umgebaut. Ihr Angebot mit ganzer Achse und Rädern ist für Nachrüster nicht sehr sinnvoll, es bleiben die Achsen und die Räder übrig. Die Achsen sind sperrig und nicht nötig. Nun zu den Zweiachsern. Könnte man nicht auch hier für Nachrüster eine Möglichkeit schaffen? G. Sorge

Für den Umbau einzelner Wagen auf Direktstromabnahme haben wir ab Messe 1981 (siehe neuer Katalog 81) den Umrüstsatz für Wageninnenbeleuchtungen geändert. Unter der Artikel-Nummer 3019/3 sind jetzt zwei elektrische Kontaktteile für Wagenbeleuchtungen angeboten, bei denen nicht mehr das komplette Drehgestell mitgekauft werden muß. Er eignet sich zum Einbau in die bisherigen zweiachsigen Radlager, aber auch in die neuen Drehgestelle der DB-Wagen 3070. Wir glauben, damit bereits eine sinnvolle Änderung des Programmes für Licht-Nachrüster gefunden zu haben.

Hochleistungsanschlußkabel in der Lok

Ich wollte das Hochleistungsanschlußkabel nicht zwischen Trafo und Gleis einbauen, sondern innerhalb der Lok 2080D direkt vor dem Motor. Handhabung: Den Motor ausbauen, den Messingkontakt (Kontaktleiste auf einer Lokseite) abkneifen und den Kondensator dort anlöten. Wenn Sie gegen diese von mir erdachte Möglichkeit Einwände haben, bitte ich Sie, mir dies mitzuteilen. Roland Ihme

Der von Ihnen gemachte Vorschlag ist noch nie praktiziert worden, ist jedoch technisch ohne weiteres möglich. Beachten Sie bitte, daß der Kondensator nur parallel zum Motor angeschlossen wird, dazu ist es nicht notwendig, daß der Motor ausgebaut wird. Sie finden am Chassis-Oberteil entsprechende Messingkontakte, die sich zum Anlöten eignen.





Die LGB ist Trumpf auch im Sport: Links im Bild die männliche Handball-A-Jugend des 1. FC Nürnberg, rechts die Volleyball-Mannschaft von TUSPO-Nürnberg.




Das ist das neue Büro- und Lagerhaus der Sweering B. V. in Almere. Die Firma Sweering vertritt Ernst Paul Lehmann und damit die LGB in den Niederlanden.


Damit die Praxis mit der LGB nicht zu kurz kommt, spielt Herr Sweering sen. mit seinem Enkelsohn ein bißchen mit der Lehmann-Großbahn.


Massenandrang auf der Modellbahnausstellung am 1. und 2. 11. 80 in der Schwabenlandhalle in Fellbach, wo die Firma Conzelmann-Modellsport aus Schmiden bei Stuttgart auch eine große (und immer umlagerte) LGB-Anlage zeigte.


Ing. Heinrich Kirchner, Vater vieler selbstgebauter LGB-Modelle, wurde am 23. 2. 81 siebzig Jahre alt, wozu die LGB-DEPESCHE herzlich gratuliert. Herr Kirchner ist noch immer fleißig tätig, was seine Frau Lina beispielhaft toleriert. Im Bild ist gerade eine Henschel-Malletlok mit Schlepptender kurz vor der Fertigstellung, dahinter stehen zwei Berliner Straßenbahnen im Rohbau. Alles wird von Herrn Kirchner von Hand ohne jede Maschine auf einem (halben) Küchentisch geschaffen.

2017 mit Geräuschelektronik?

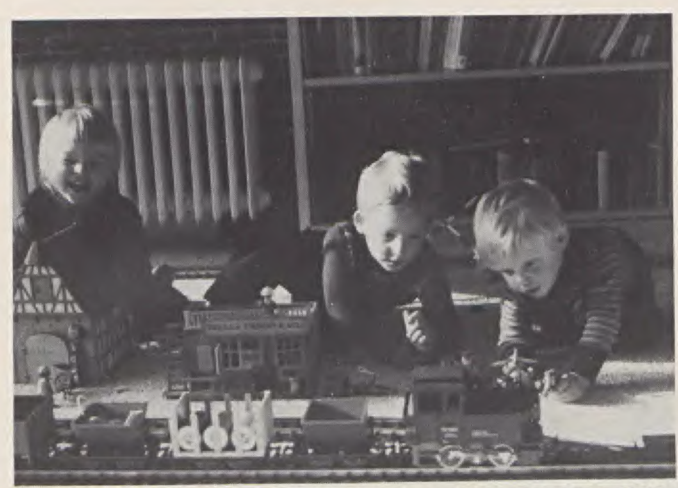
Würde es möglich sein, in der Lokomotive 2017 oder in deren Schlepptender den geräuscherzeugenden Electronicblock ohne Pfeifen- und Glockengeräusch einzubauen, der auch bei Stillstand der Lok mit Hilfe einer Batterie das Lokomotivengeräusch erzeugt?

Ingo Behrens

Für eine Geräuschelektronik ist im Tender etwas Platz. Die unsrige von der Lok 2080 gibt es als Einzelteil nicht käuflich. Man müßte also eine solche von der Ekulit-Handelsgesellschaft, Postfach 160 165, 8500 Nürnberg 16, beschaffen. Der Preis dafür betrug im Vorjahr DM 111,30.
Da eine Treibachse mit einem Kontaktgeber für den Synchronlauf versehen werden muß, ist ein Getriebeumbau notwendig, so daß sich die Einbaukosten auf etwa DM 90,00 bis DM 100,00 belaufen würden. Man sieht, die Sache ist nicht ganz billig.



Frau Hildegard Hamm-Brücher war begeistert von der LGB, die sie auf der Ausstellung der deutschen Spielwarenindustrie im Rahmen einer deutschen Woche in Malmö/Schweden sah. Links im Bild Klaus Baumann von der Vertriebsleitung von Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Foto: Mark Lippold



Sascha Derenbach freut sich mit seinen Freunden über Vati's LGB. Väter sollten öfters einmal die Kinder an „ihre" LGB heranlassen. Sie ist so robust! Ihr kann nichts passieren!



Spielen mit der LGB macht müde. Sascha hat sich mit seiner eigenen Batterielok zu einem kleinen Schläfchen zurückgezogen.

LGB — unverwüstlich

Ich habe für meinen Sohn (2 Jahre alt) die 2075 gekauft. Extra stabile Ausführung! Jeden Abend eine Stunde umschmeißen, Gegentreten, Draufdrücken etc. Meine Meinung: Das hätte keine H0-Lok ausgehalten. Getragen wird sie nur am Schornstein. Man kann nur sagen: LGB für die Kleinen unverwüstlich! Aber wörtlich!!

Peter Kursawe

LGB — das wunderbarste Spielzeug

Meine Anlage ist ganzjährig in Betrieb. Ich danke Ihnen für das wunderbarste Spielzeug, das je produziert worden ist. Hundert Leute könnte ich Ihnen nennen, die beim Anblick dieser Eisenbahn begeistert liebäugeln.

Felix Völker



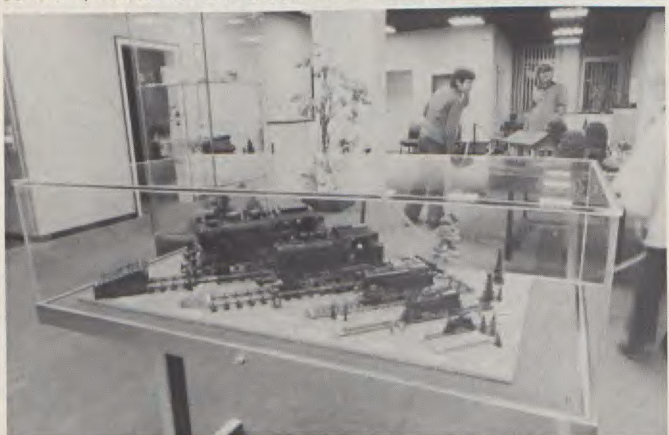
Bezirkssparkasse Seligenstadt: Blick in die Schalterhalle mit Ausstellungsvitrinen und LGB-Anlage.

Modelleisenbahnschau in der Bezirkssparkasse Seligenstadt

Die Firma Gudrun Teschner, Spielwarenhandlung in Seligenstadt, hat aus Anlaß der Jugendspartage und des Weltspartages in der Bezirkssparkasse Seligenstadt eine Modelleisenbahnschau durchgeführt, auf der natürlich auch die LGB nicht zu kurz kam. Neben Serienmodellen kamen auch viele Eigenbauten zur Ausstellung. In einer begleitenden Druckschrift wurde nicht nur das wöchentlich wechselnde Programm, sondern auch eine kurze Beschreibung der Exponate gegeben. Man muß schon sagen, eine beachtenswerte public relations-Arbeit eines Fachhändlers!

LGB-Club-Gründung in Remscheid

Wer ist an der Gründung eines LGB-Clubs im Raum Remscheid interessiert? Räumlichkeiten sind vorhanden. Interessenten möchten sich bitte mit Herrn Ralf Neuschäfer, Hohenhagen 4, 5630 Remscheid 1, Tel. 02191-34 03 09, in Verbindung setzen.



Bezirkssparkasse Seligenstadt: Die LGB ist eben doch die Allergrößte (im Maßstabsvergleich der handelsüblichen Nenngrößen).



Bezirkssparkasse Seligenstadt: Umbauten haben die LGB-Freunde schon immer gern gemacht, hier zwei gelungene Beispiele.





In einem großen Einkaufs-Center in Velizy, Frankreich, hat diese große LGB-Schauanlage etwa 1 000 000 Besucher begeistert. Nach einer Zeit von etwa 6 Wochen wird diese Anlage in einem anderen Center vorgeführt.

Kontaktgleise kommen

Der schöne Katalog, den Sie mir zuschickten, hat zur Folge, daß bereits zwei Straßenbahnzüge in meinem Garten herumfahren. Etwas aber geht mir schon ab: Kontaktschienen, die es ermöglichen, daß Züge selbst Weichen und Signale steuern, was besonders in Bahnhofsanlagen reizvoll sein kann. Warum gibt es das nicht bei Ihnen?

Dr. E. de Ruiter

Der Jubiläumskatalog zeigt auf Seite 100 einen Gleiskontakt 1700 zur Auslösung von Schaltimpulsen für Signale, Weichen usw. durch fahrende Lokomotiven. Der Einbau kann an jeder Stelle der Gleisanlage zwischen zwei Schwellen erfolgen. Die Lieferung erfolgt 1982.

LGB unerschütterlich im Internatseinsatz

In unserem Internat versieht die LGB seit längerem unerschütterlich ihren Dienst, und das will bei einem Artikel, der durch so viele Hände geht, einiges heißen. Die schmucke und erstaunlich robuste Bahn (30 Jungen spielen abwechselnd damit!) ist trotz großer Beanspruchung wie neu und denkt trotz aller großen und kleinen Chaoten nicht daran, ihren Geist aufzugeben. Darüber hinaus bietet sie für die Kinder ein unerschöpfliches Maß an Motivation und sorgt durch ihre Flexibilität für immer neue Eindrücke — drinnen und draußen. Einen Sturz in einen Tümpel von einer zusammenbrechenden Holzbrücke überstand die Lok 2060 unbeschadet!!! Das heißt natürlich nicht, daß mit der Bahn einfach so umgegangen wird. Nur bei so vielen Leuten passiert's halt manchmal. Ich kann gar nicht aufzählen, welch guter Babysitter Ihre Bahn ist und von wieviel anderen dummen Gedanken sie unsere Jungen schon abgehalten hat.

Joachim Stolze

Praktische Anregungen

Hiermit möchte ich Herrn Adolf Rötsch für seinen in der LGB-DEPESCHE Frühjahr 1980 veröffentlichten Bericht über seine Gartenanlage danken. Der Bericht enthält viele praktische Tips und Anregungen, die für den weiteren Ausbau meiner Freilandanlage ausschlaggebend sind. Mein Tip: Noch viel mehr Berichte dieser Art in der LGB-DEPESCHE veröffentlichen.

Felix Völker





Wie überall auf der Welt ist die LGB auch in Südafrika außerordentlich beliebt. Die Firma Hobbies & Models hatte zur letzten Saison eine große LGB-Anlage in einem Einkaufszentrum aufgebaut, die großes Aufsehen erregte.



Bemerkenswert in Johannesburg war übrigens eine Fantasie-Garratlok, die Colin Marik erbaut hat. Man merkt bei genauer Betrachtung, daß zwei 2080 D-Fahrgestelle für den Antrieb verwendet worden sind.



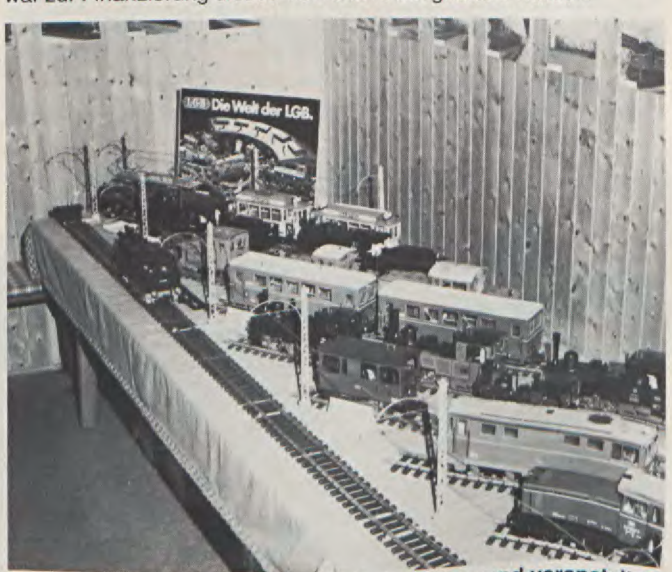
Einkauszentrum Velizy (Frankreich), Draufsicht auf die Ausstellungsanlage mit interessantem, auch für eine Heimanlage empfehlenswerten Gleisplan — lang und schmal, damit überall gut zu plazieren!




Anläßlich des Neumarkter Jura-Volksfestes im August 1980 wurde wieder, wie alle Jahre zuvor, ein Festwagen erstellt. Als Symbol wurde dieses Jahr ein Lokrad einer Dampflok gewählt, welches an den Bastelabenden erstellt wurde. Ein Kran, ebenso selbst gebaut, montiert auf einen K-Waggon in Selbstbauweise, hielt das Rad in der Senkrechten. Nachdem man 1979 bereits die Lehmann-Bahn aufgebaut hatte auf dem Festwagen und damit einen großen Erfolg und viel Beifall ernten konnte, wurde sie auch heuer wieder mitgeführt. Batteriebetrieben drehte sie Runde um Runde, ohne auch nur einmal zu entgleisen. Als Rundumdekoration wählten wir das Poster der Fa. Lehmann, wobei das gleiche Poster während des Festzuges von der Jugendgruppe an die Zuschauer verteilt wurde, aber allzuschnell vergriffen war (2 000 Stück). Viel Beifall während des Festzuges und als Nachlese in der Tagespresse eine gute Kritik waren für uns ein schöner Lohn für die geopferte Freizeit, um dies alles zu erstellen. MEC Neumarkt/Opf.

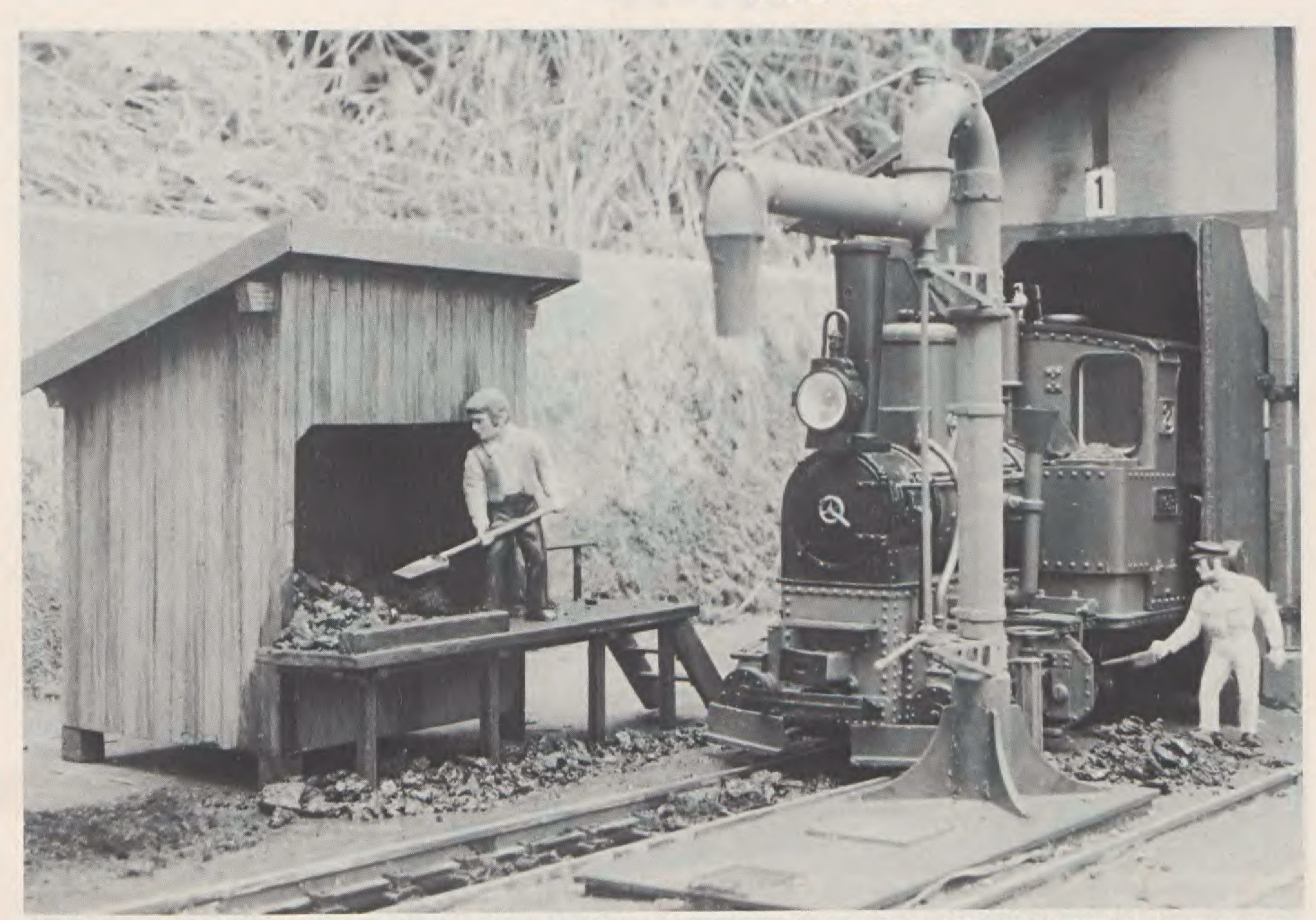
15 Jahre Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

„BRUCHHAUSEN-VILSEN! Hier ist Bruchhausen-Vilsen! Der auf Gleis 2 aus Asendorf eingefahrene Personenzug endet hier. Bitte alles aussteigen!"
Türen klappen, Gitter quietschen, nach Öl schmeckender Dampf zischt aus Hähnen und Ventilen der grünen Schmalspurlokomotive. Kleinbahnatmosphäre 1981. Sehr sauber schaut die kleine Lok aus, mit ihren roten Zierlinien und den blank geputzten Messing- und Kupferarmaturen. Natürlich steht die Lok im Mittelpunkt des Besucherinteresses (darum kommen in jedem Jahr gut 40 000 Menschen zur „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands").
Kaum beachtet, kuppelt einer der Eisenbahner die Lok vom Zuge ab und kriecht zwischen den Wagen hervor. Ein heller Pfiff mit seiner Mundpfeife: Fertig! Und die glänzende Dampfpfeife auf dem Lokführerhaus antwortet mit kräftigem Klang. Schon hat auch der Lokführer den Dampfregler geöffnet und mit fünf, sechs Auspuffschlägen macht sich die Lok auf das Umsetzgleis davon, um nach Umlegen der Weiche am Zug vorbei zum Wasserkran und Kohlebansen zu rollen. Energie für die nächste Fahrt nach Asendorf!
Das ist, in wenigen Worten geschildert, der beherrschende Eindruck der Ankunft eines Kleinbahnzuges der Museums-Eisenbahn. Seit 15 Jahren ist Aufbauzeit, herrscht Aufbauatmosphäre unter den Aktiven des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V., die ihre Freizeit zum großen oder überwiegenden Teil in Norddeutschland verbringen, um ihre Museums-Eisenbahn weiter zu verbessern, neue Wagen aufzuarbeiten, Schienen zu verlegen, Bahnbauten zu errichten und Zugbetrieb durchzuführen. Lebendiges Museum – ohne Verdienst – alles in der Freizeit! Viele DEV-Mitglieder stecken privates Geld in die Einrichtung der kleinen Bahn, die inzwischen weithin bekannt ist. Die Gemeinschaftsarbeit kann vorgezeigt werden. Die Museums-Eisenbahner sind stolz auf ihre Leistungen.
Anerkennung von seiten der Öffentlichkeit wurde dem Verein denn auch zuteil. Die Dampflokomotive „Hermann" der ehemaligen Kreis Altenaer Eisenbahn, die 12 Jahre ausgemustert und leblos (immerhin Museumsstück) dahinvegetierte, bekam nach einer Generalaufarbeitung bei der Lokomotivfabrik Arn. Jung, Jungenthal, wieder Leben eingehaucht. Ohne die großzügige Bereitstellung öffentlicher Mittel, d. h. nur mit finanziellen Kräften des DEV und seiner Freunde, wäre ein solches Unternehmen nicht möglich gewesen. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg – Asendorf, wie die Schmalspurbahn auch genannt wird, ist mit den Jahren fester Bestandteil kulturhistorischer Einrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland geworden.
Was waren die wesentlichen Stufen dieser Entwicklung? Immerhin sind bis Ende 1980 gut 364 000 Fahrgäste mit der rauchenden und dampfenden Kleinbahn gefahren und haben damit die Aktivitäten des Deutschen Eisenbahn-Vereins wesentlich gefördert.
Seit dem 10jährigen Jubiläum im Juli 1976 hat sich vieles auf der Museums-Eisenbahn getan. Greifen wir die wichtigsten Dinge heraus: Große Teile der Strecke wurden ausgebessert, allen voran der Neubau der Gleise im Vilser Holz auf dem Bahndamm. Dort liegen jetzt in Eigenarbeit verlegt ca. 500 m weit schwere Schienen (Form 6) auf neuen Kiefernschwellen. Die bekannte Schwellen-Spendenaktion war zur Finanzierung dieses Vorhabens ausgedacht worden.

MEC Freilassing: Der rührige Modellbahnclub konnte Teile des stillgelegten Stellwerks II als Clubheim beziehen und veranstaltete am 26. 10. 80 einen Tag der offenen Tür. Neben anderen Modellbahn-Nenngrößen zeigte einer der unermüdlichsten Propagandisten der LGB die Modelle der LEHMANN-Großbahn. Hans Godl (rechts im Bild) hatte einen richtigen kleinen Ausstellungsstand aufgebaut, auf dem er dem staunenden Publikum eine 2080S „mit Geräusch" vorführte.





Die Hersfelder Eisenbahnfreunde e. V. besitzen eine LGB-Gartenanlage, auf der manche Spezialität zu sehen ist. Heute zeigen wir zunächst einmal das mit echter Kohle malerisch drapierte Bw der Gartenbahn. Dabei möchten wir den Blick des Lesers auf den links im Foto sichtbaren gedeckten Kohlenbansen lenken, wie er bei der Zillertalbahn im Endbahnhof Mayrhofen zu finden ist. Wir hatten in der LGB-DEPESCHE 36 eine ausführliche Bauanleitung dafür gebracht und freuen uns, daß diese von LGB-Freunden realisiert worden ist. **Foto: Dr. Steinke**

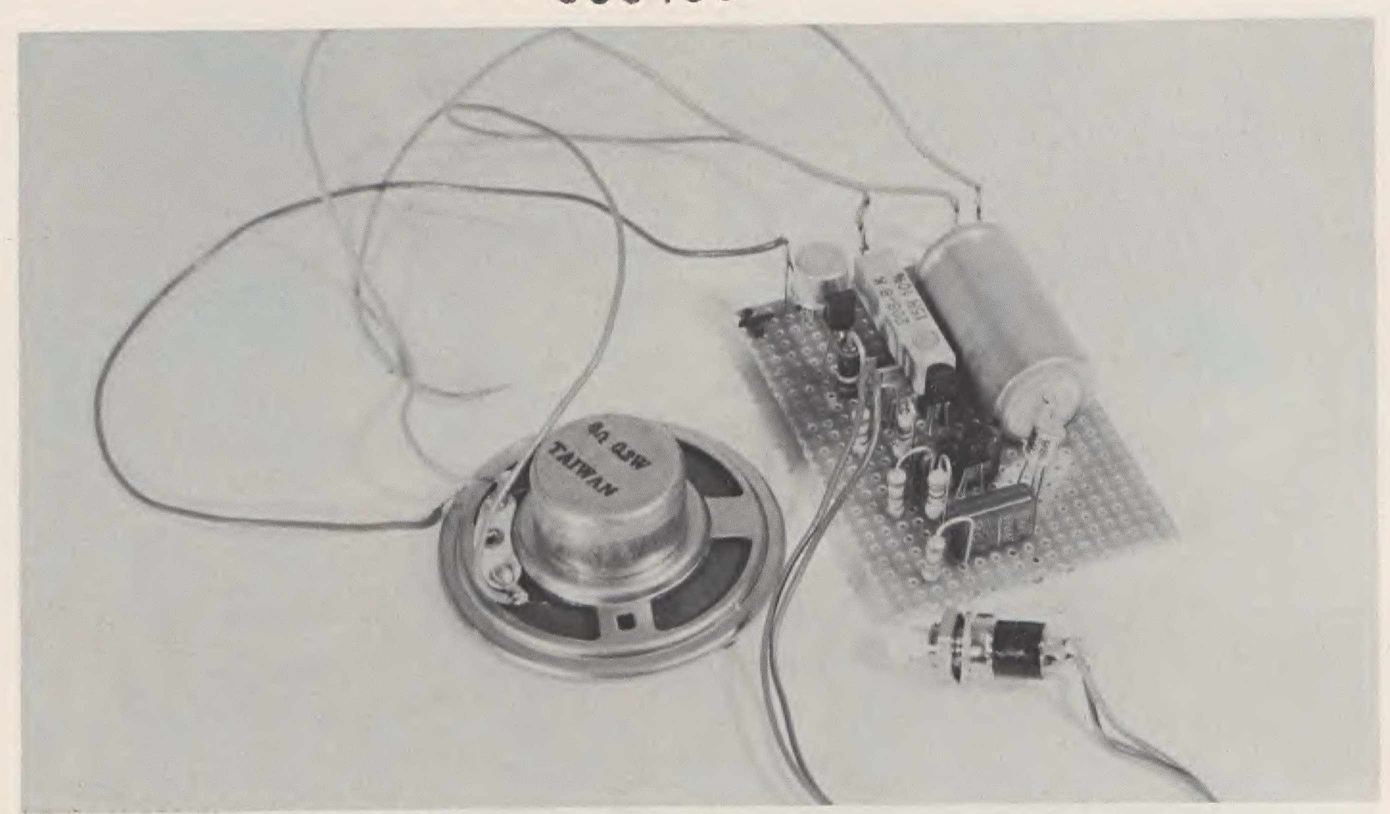
Die Werkstätte der Bahn in Bruchhausen-Vilsen konnte durch die Inbetriebnahme weiterer Werkzeugmaschinen und einer Gasheizungsanlage deutlich verbessert werden. Hinter der Halle dient ein neuerbautes Vierschienengleis dem Auf- und Abladen von Schmalspurfahrzeugen. Der Bahnhof Asendorf ist fertiggestellt, besonders der alte Lokschuppen, der jetzt einen Triebwagen beherbergt. Auch Wasser können die Dampflok stilgerecht in Asendorf nehmen. Nächstes Bauprojekt, dessen Vorbereitung in Angriff genommen wurde, ist der Bahnhof Heiligenberg. Der Güterschuppen soll wieder aufgebaut werden, daneben liegt die fertige Trasse für neue Abstellgleise, die durch Fahrzeugbeschaffungen notwendig geworden sind.

Bei den Fahrzeugen sticht, wie bereits erwähnt, die rekonstruierte Dampflok „Hermann" heraus, die aber nicht allein für erneuerte Lok und Wagen steht. Neben den fälligen Zwischen- und Hauptuntersuchungen der in Betrieb stehenden Fahrzeuge fallen Arbeiten an Neuerwerbungen an. Da wären zu nennen: Die Rendsburger Diesellok „RK 1" (1979/80), der Schweizer Akkutriebwagen „Trudi" (1979), der 900 mm-spurige Borkumer Schienenbus Bauart Wismar, der für museale Zwecke erhalten wird (1979), die Dampfbahn „Franzburg" (ex DR 99 5605) der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (erworben mit zwei Wagen vom zwischenzeitlichen Standort „Minidom" bei Düsseldorf) (1980), der Buffetwagen 15, der früher bei der Rhätischen Bahn in der Schweiz im Einsatz war und beim DEV für Museumsbahn-Zwecke umgebaut wurde. Schließlich konnten auch noch einige offene und gedeckte Güterwagen beschafft werden, so daß es inzwischen möglich ist, mit mehreren Fahrzeuge einer Vorgängerbahn „typenreine" Züge zu fahren.

Fast wäre sie vergessen worden, die „neueste" Diesellok: V 21 der VHG (ex Euskirchener Kreisbahn), die vom Beginn 1966 an in Bruchhausen-Vilsen dabei war. Sie ist jetzt auch Eigentum des Deutschen Eisenbahn-Vereins und gegenwärtig in der Werkstätte zu besichtigen. Die Dampflok „Franzburg" ging nach ihrer Rückkehr von der Berliner Tourismus-Börse (Ausstellungsobjekt) gleich in der Werkstatt zur Aufarbeitung. Sie soll, neben der Lok „Hoya" (Hauptuntersuchung), voraussichtlich im Jahre 1982 auch wieder dampfen können. So also stellt sich die „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands" im Jahre 1981, also 180 Monate nach ihrer Eröffnung, dar. DEV/pr.



38 km von Bremen entfernt liegt Bruchhausen-Vilsen, von wo aus die Museumsbahn des Deutschen Eisenbahn-Vereins mit Dampfzügen auf Schmalspurgleisen verkehrt. Wann das ist, steht im amtlichen DB-Kursbuch unter Nr. 114.
Foto: DEV/Eberhard Kunst



Eigenbau-Geräuschelektronik für die LGB.

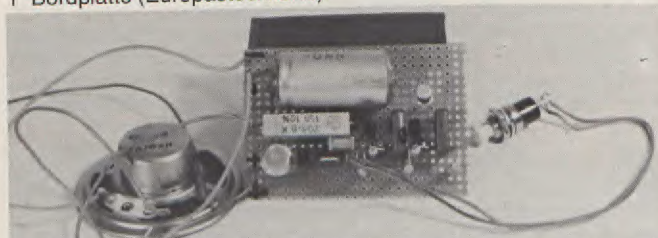
Berichtigte Geräuschelektronik

Zum Artikel über die LGB-Schlepptenderlok mit Geräuschelektronik in LGB-DEPESCHE 40 (Seite 38) erreichte uns eine Fülle von Anfragen von LGB-Freunden, die beim Nachbau der Schaltung nicht zurechtgekommen sind. Wir wollen gleich im Anfang darauf hinweisen, daß in dem damals abgebildeten Schaltplan zwei Fehler enthalten sind, denn Nanoohm-Widerstände sind tatsächlich nicht erhältlich. Hier muß es richtig heißen „3,3 Kiloohm". Und beim Transistor-Typ "2N2219" fehlt der Pfeil der „technischen Stromlaufrichtung" und damit die „Emitter-Angabe". Die meisten Fragen wurden jedoch zum Transistor „BC 177" gestellt. Tatsächlich ist der Transistor völlig richtig gepolt, auch wenn es sich hierbei um einen PNP-Typ handelt. Dieser Transistor erfüllt in diesem Schaltbild lediglich die Funktion einer Diode. Aus diesem Grunde sollte man ruhig alles vergessen, was man bisher über Transistoren gelernt hat. Der Kollektor des „BC 177" muß völlig frei in der Luft hängen und führt nirgendwohin! Nur dadurch und durch die der üblichen Transistorschaltung entgegengesetzten Polung des „BC 177" erreichen wir seine für die Geräuschelektronik erwünschte Diodenfunktion.

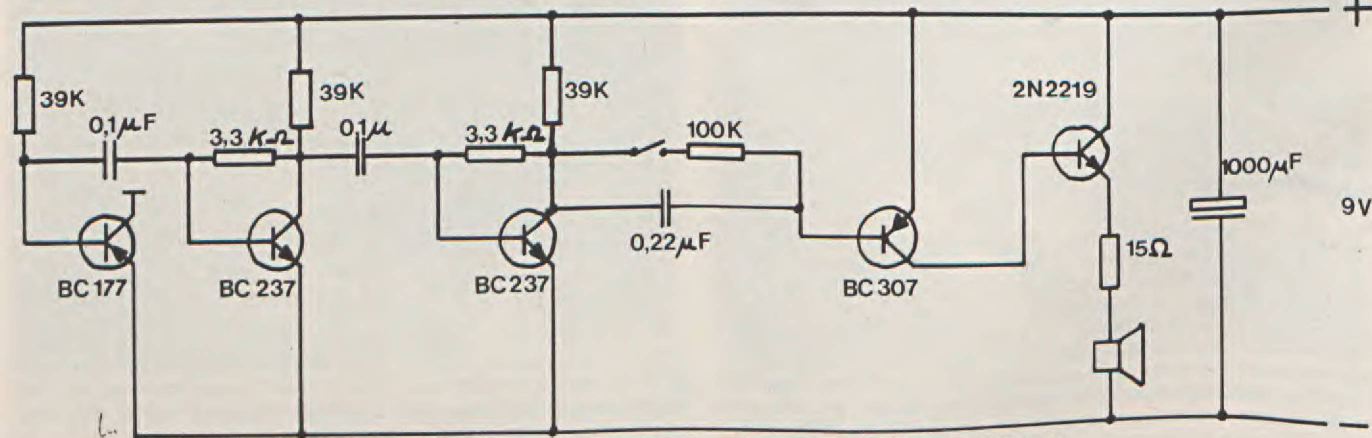
Wir haben uns anfangs von den Fragen auch etwas irritieren lassen, sind von den üblichen elektronischen Grundlagen ausgegangen und so zu keinem Ergebnis gekommen. Geht man jedoch, einschließlich der Fehlerkorrekturen, exakt nach dem Schaltplan vor, erhält man eine sehr schöne und preiswerte Geräuschelektronik. Wir haben für alle Teile die üblichen Ladenpreise berechnet und sind auf Kosten von DM 14,55 gekommen. Unterdessen ist auch unsere Geräuschelektronik gebaut, und sie funktioniert einwandfrei. Abschließend noch einmal die berichtigte Stückliste. Berndt Wenzel

Stückliste:

3 Widerstände 39 Kiloohm
1 Widerstand 100 Kiloohm
1 Widerstand 15 Ohm
2 Widerstände 3,3 Kiloohm
2 Kondensatoren 0,1 Mikrofarad
1 Kondensator 0,22 Mikrofarad
1 Kondensator 1000 Mikrofarad
1 Transistor BC 177
2 Transistoren BC 237
1 Transistor BC 307
1 Transistor 2N2219
1 Lautsprecher (aus Kleintransistorempfänger)
1 Mikroschalter
1 9-Volt-Batterie
1 Bordplatte (Europasteckkarte).

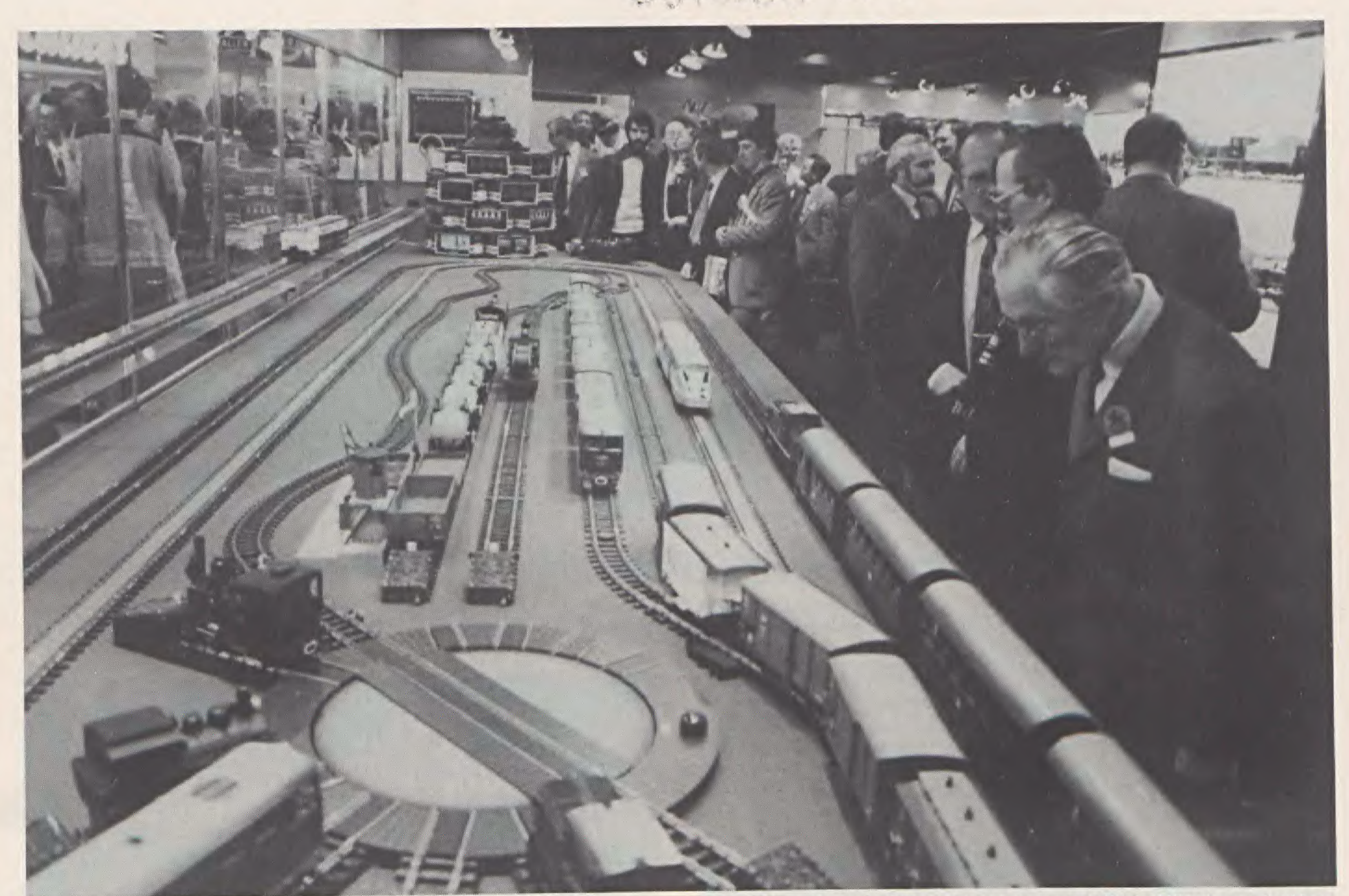


Die Geräuschelektronik für die LGB, gebaut von Berndt Wenzel, in einer Ansicht von oben.



Die Ursprungsschaltskizze von Ulrich-Schmid-Lindenmayer wurde von Berndt Wenzel korrigiert.





Groß, offen und einladend war der neue Stand von E. P. Lehmann auf der Internationalen Spielwarenmesse 1981 in Nürnberg. Im Vordergrund eine Handdrehscheibe aus Holz für den Innenbetrieb, die von EPL als Kleinserienprodukt vertrieben wird. In der linken Bildhälfte ist eine kurvenreiche Gleisführung zu erkennen, die mit dem neuen Flexgleis gebaut worden ist.

Neue Modelle für die LGB

Vorschau und Neuheitenbesprechungen von Wolfgang Zeunert

LGB-Neuheiten auf der Internationalen Spielwarenmesse 1981 in Nürnberg

Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk präsentierte sich auf der letzten Messe in Nürnberg mit einem völlig neu gestalteten Stand, der in den Grundfarben der neuen Verpackung gehalten war: Rot mit weißen und grünen Zierlinien. Im großen Schaufenster verkehrten auf einem großen Gleislayout die Fahrzeuge des Sortiments und demonstrierten im Dauerbetrieb die Qualität des Fabrikats.

Spitzenmodell der Neuheitenparade ist eine Malletlok der ehemaligen Nebenbahn Zell-Todtnau, die sowohl durch ihre Größe als auch



In Vitrinen und Packungen konnte man auf dem Lehmann-Stand die Schätze des LGB-Programms betrachten.



Heftiges Gedrängel beim Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Zeitweise war's am Wochenende so arg, daß man kaum in den Stand gelangen konnte.



LGB: Zum 100jährigen Jubiläum der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk wird diese Malletlok 104 der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Nebenbahn Zell-Todtnau) angekündigt, die heute noch bei der schweizerischen Museumsbahn Blonay-Chamby im Einsatz ist. Das Modell wird 1982 lieferbar sein.

durch ihre Eleganz und ihre besondere technische Konzeption in Form von zwei Triebwerken das besondere Interesse der Besucher weckte. Diese lange von allen LGB-Freunden gewünschte Loktype ist die besondere Überraschung von Lehmann anläßlich des in diesem Jahr vollendeten 100jährigen Bestehens der Firma. Infolge des ungeheuren Aufwands beim Formenbau und in der technischen Entwicklung wird diese Gelenklokomotive im Jahre 1982 an den Handel ausgeliefert.



LGB: Wismarer Schienenbus der Bauart Hannover als langerwartetes LGB-Modell.

Wahrscheinlich zusammen mit dieser Ausgabe der LGB-DEPESCHE (in jedem Fall aber noch vor den Sommerferien) kommt der Wismarer Schienenomnibus der Bauart Hannover an den Handel zur Auslieferung. Diese Fahrzeugtype ist ein weiteres Topwunschmodell der LGB-Freunde.
Neue Personenwagen stehen in's Haus: Lehmann bringt vierachsige Personenwagen der Deutschen Bundesbahn, wie sie heute noch bei der Inselbahn Wangerooge zu finden sind. Der 2. Klasse-Wagen KB4i-59 hat eine vollständige Inneneinrichtung mit originalgetreuen

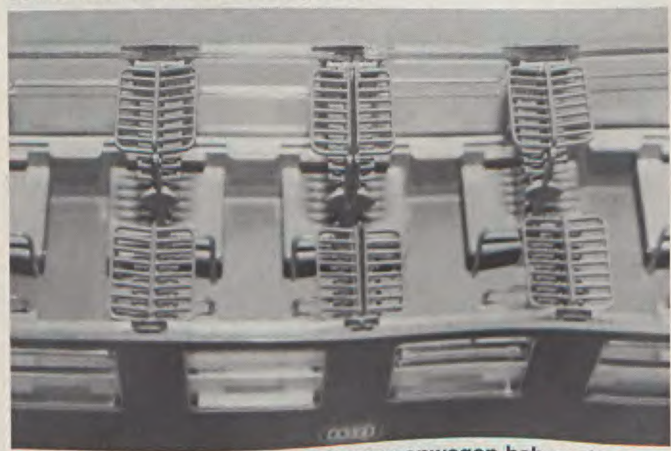


LGB: Vierachsiger Personenwagen KB4i59 der DB, dessen sämtliche Türen, Fenster und Bühnengitter zu öffnen sind.



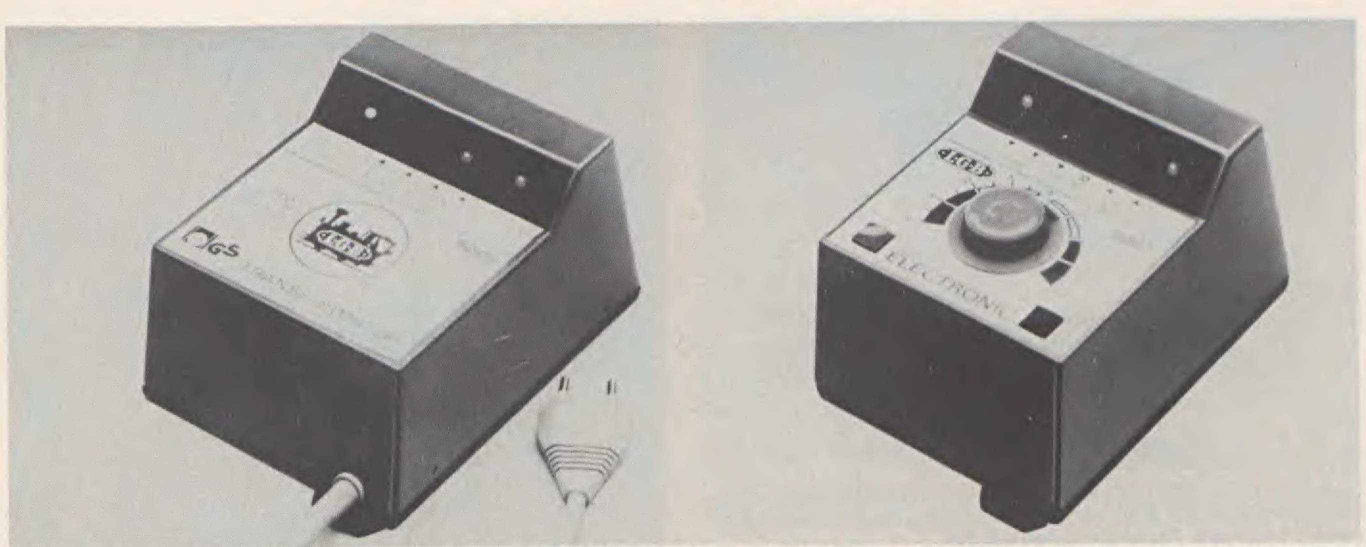
LGB: Vierachsiger Personenwagen KBD4i mit Gepäckabteil der DB, dessen Falttüren voll funktionsfähig sind.

Gepäckablagen über den Sitzen. Jedes Fenster ist ebenso einzeln zu öffnen wie die Schiebetüren an den Stirnwänden und die Klappgeländer an den Einstiegsbühnen. Außerdem kann man die Übergangsbleche abklappen und seitliche Schutzgitter zum Übergang von Wagen zu Wagen ausschwenken. Ganz ähnlich und gleichartig in der Ausstattung ist der KBD4i, der jedoch ein Gepäckabteil mit abgeteiltem Dienstabteil besitzt. An beiden Seiten besitzt der Gepäckraum vierteilige Falttüren, die voll funktionsfähig sind – Meisterstücke der Kunststoffertigung!
Für die Freunde amerikanischer Schmalspurbahnen wird ein vierachsiger Personenwagen der Denver & Rio Grande Western Railroad (Coach) sowie ein gleichartiger Wagen mit Gepäckabteil (Combine) angekündigt. Der vierachsige Kühlwagen (Reefer) wird nun mit dem Dekor „Budweiser Beer" geliefert.



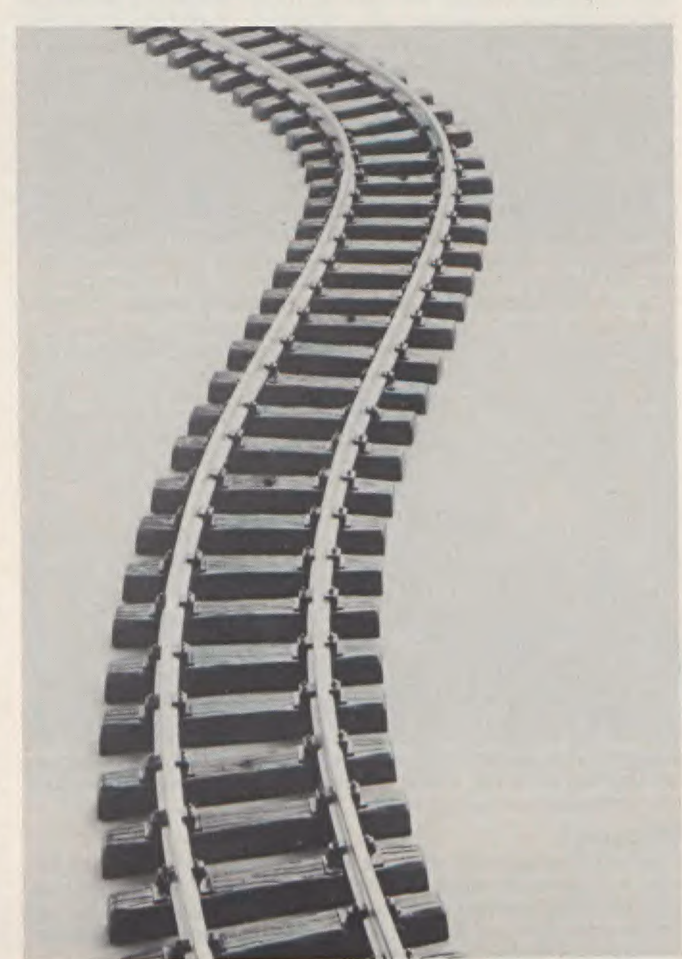
LGB: Die neuen vierachsigen Personenwagen haben eine perfekte Inneneinrichtung hin bis zu den Gepäcknetzen über den Sitzen.





LGB: Die neuen Stromversorgungsgeräte für die LGB. Links im Bild der Trafo 5006 und rechts der Fahrregler 5007, der für drinnen und draußen geeignet ist.

Im Gleissortiment wird im Laufe des Jahres ein biegsames Gleis von 1,5 m Länge angeboten, das aus dem flexiblen Schwellenbrett 1000/3 und dem Schienenprofil 1000/5 besteht. Hiermit sind weite und schlanke Kurven zu verlegen. Zur nachträglichen Ausrüstung gibt es eine drehbare und beleuchtete Weichenlaterne. 1982 wird ein Gleiskontakt folgen, der an jeder Stelle der Gleisanlage eingefügt werden kann und mit dem durch die darüberfahrenden Lokomotiven Schaltimpulse für Weichen und Signale etc. ausgelöst werden können.
Ebenfalls erst 1982 wird es neue Signale nach Vorbild der DB geben, und zwar ein Vorsignal sowie einflüglige und zweiflüglige Hauptsignale. Alle Signale sind beleuchtet und besitzen elektromagnetische Antriebe, die übrigens auch einzeln angeboten werden.
Geradezu revolutionär wird das gesamte Stromversorgungsprogramm der LGB umgestaltet. Kernstück ist der Trafo 5006, der eine Ausgangsleistung von 22 V 2 A Gleichstrom für Weichen und Beleuchtungen besitzt. Getrennte Wicklungen sind ebenso vorhanden wie zwei schnell arbeitende Schutzschalter. Die Betriebsbereitschaft bezw. ein Kurzschluß in der Anlage wird durch Leuchtdioden angezeigt. Zu diesem Trafo ist der elektronische Fahrregler 5007 erforderlich, der von 2–18 V regelbar ist. Von 0–2 V ist der EAV-Rangierbereich gekennzeichnet (Anfahrverzögerung z. B. im Wismarer Schienenbus). Die Fahrspannung dieses Reglers bleibt immer konstant, unabhängig von Anhängelast, Geräuschelektronik, Bergfahrt oder was immer die Lok zusätzlich belastet. Höhepunkt des Reglers schließlich sind zwei Funktionstasten: Bremstaste für verzögerten Halt (Drücken, Zug läuft langsam aus und hält, nach Loslassen fährt Zug wieder an und erreicht die am Regler eingestellte Geschwindigkeit automatisch) und Schnelltaste (Booster für sofortige Beschleunigung, auch bei Kontaktschwierigkeiten auf im Freilandbetrieb verschmutzten Schienen, beim Rangieren zum Ankuppeln, bei Streckenfahrt zum Beispiel am Berg, wenn kurzfristig volle Spannung erwünscht ist, etc.).
Das neue LGB-Cockpit mit Lokführereigenschaften wird für Ernst Paul Lehmann von Hammant & Morgan gefertigt und jeweils mit und ohne ausgebauten Trafo geliefert. Das Cockpit vermittelt ein vollkommen neues Fahrgefühl durch variabel einstellbare Beschleunigungs- und Bremsverzögerungen. Wird der Fahrregler auf eine bestimmte Geschwindigkeit eingestellt, erfolgt die langsame Anfahrt des Zuges nach einer kurzen Verzögerungszeit. Das Tempo steigert sich allmählich, bis die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist. Durch kom-





LGB: Electronic-Cockpit mit Lokführereigenschaften für Fahrtechniken, von den man bislang nur träumen konnte. Links im Bild das Fahrgerät ohne und rechts mit Trafo. Das Cockpit ist für alle Gleichstrombahnen bis 18 Volt geeignet.



LGB: Der 128seitige Luxuskatalog ist die umfangreichste Dokumentation über die Welt der LGB, die es je gab. Der Katalog ist bereits bei jedem Fachhändler erhältlich.

biniertes Betätigen der Fahr- und Bremsregler (Schieberegler) lassen sich verschiedene Fahrtechniken durchführen. Die Zuggeschwindigkeiten werden konstant eingehalten, zum Beispiel auch bei höherem Strombedarf der Lok an Steigungen oder vermindertem Kraftbedarf bei Gefällstrecken. Alle Funktionen der Geräte werden durch Leuchtdioden signalisiert.

Zum Schluß der LGB-Messeübersicht bleibt nur noch der Hinweis auf den großen Jubiläumskatalog, der im Format DIN A 4 quer (128 Seiten, 558 meist farbige Fotos, 27 Zeichnungen, 5 Tafeln, 5 Grafiken) bereits beim Handel vorrätig ist. Die Triebfahrzeuge werden in ganz und doppelseitiger Aufmachung mit einer Technikergeschichte des großen Vorbildes vorgestellt. Mögliche Zugbildungen werden vorgeschlagen. Alle Wagen und das ganze Zubehör werden bis in's Kleinste beschrieben. Es ist unmöglich, hier in kurzen Worten den ganzen Inhalt dieses prachtvollen Luxuskataloges aufzuzeichnen.



compact: Aus kleinen Ziegelsteinen können Bahngebäude in allen Größen errichtet werden, entweder nach freien Entwürfen oder entsprechend abgepackten Bausätzen.

Compact

Original-Ziegelsteinchen sind der Inhalt von verschiedenen Baukästen, aus denen Bahngebäude für die LGB gebaut werden können. Vom Hersteller werden auch Gebäude nach speziellen Wünschen des Kunden fix und fertig zusammengebaut geliefert. (Compact Spielwaren & Modellbau, Kropsburgstr. 15, 6740 Landau.)



HEKI: Laubbäume in drei Größen für die LGB.



HEKI: Tannen in drei Größen für die LGB.

HEKI

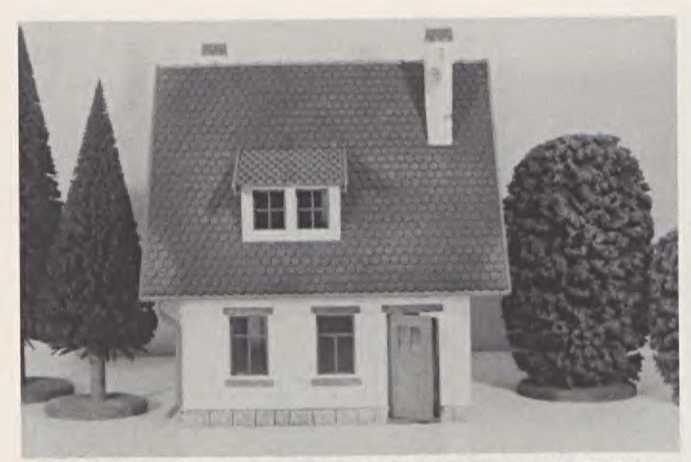
Von der Firma Kittler werden Laubbäume und Tannen jeweils in drei verschiedenen Größen geliefert, die für die LGB passen.

hmb – Holzmodellbau Huppertz

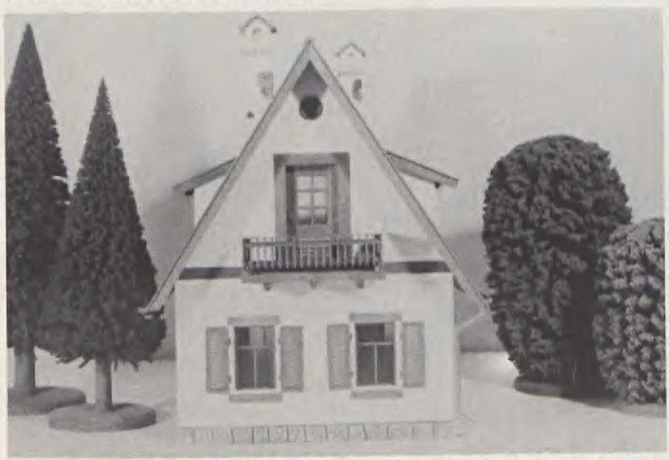
Im Programm der Holzbausätze wird als Neuheit eine Windmühle in LGB-Größe angeboten, deren Flügel durch einen Elektromotor angetrieben werden.



hmb/Huppertz: Neu im Programm ist eine Windmühle als Holzbaukasten.



POLA/LGB: Seitenansicht des Einfamilienhauses mit Dachgauben und beweglicher Eingangstür. Durch seine Größe muß man es im Original gesehen haben!



POLA/LGB: Giebelansicht des Einfamilienhauses mit dem hübschen Balkon.

Einfamilienhaus von POLA/LGB

Unseren Hinweis, daß man ein Einfamilienhaus gern schmuck und sauber hat und nicht mit abbröckelndem Putz, das hat sich Herr Pollack wohl doch zu Herzen genommen, denn außer dem Schornstein (der vom Bahnhof stammt) präsentiert sich das Einfamilienhaus wirklich makellos. Das steile Dach hat auf jeder Seite Gauben mit zwei Fenstern, das Gebäude selbst ruht auf einem Natursteinsockel. Die Eingangstür ist zum Öffnen. An den Giebeln ist das Dach mit einer Holzverzierung abgeschlossen. Eine Giebelwand besitzt im ersten Stock einen Balkon, der dem Häuschen (kann man bei der handfesten LGB-Größe eigentlich nicht mehr sagen!) den besonderen Reiz verleiht. Durch die Größe im LGB-Maßstab wirkt das POLA-Modell einfach prachtvoll schon als Einzelstück. Wie vorteilhaft muß erst eine ganze Siedlung mit mehreren Häusern aussehen! Der Zusammenbau ist wie schon bei den vorhergegangenen Modellen problemlos mit einem Plastikkleber auszuführen. Die Paßgenauigkeit ist gut. Obgleich das Modell sehr schön ist, kann sich der Bastler noch vielseitig damit beschäftigen, zum Beispiel durch den Bau einer Inneneinrichtung.



Lubosch Wimmer: Hier sieht man die Fahrraddraisine von zwei Seiten. Sie ist ein kleines Meisterwerk in Zinn.



Lubosch Wimmer: Eine der neuen Figuren (Vater mit Kind, die Mutter gibt's auch) sowie die neuen Gepäckstücke.

Lubosch Wimmer

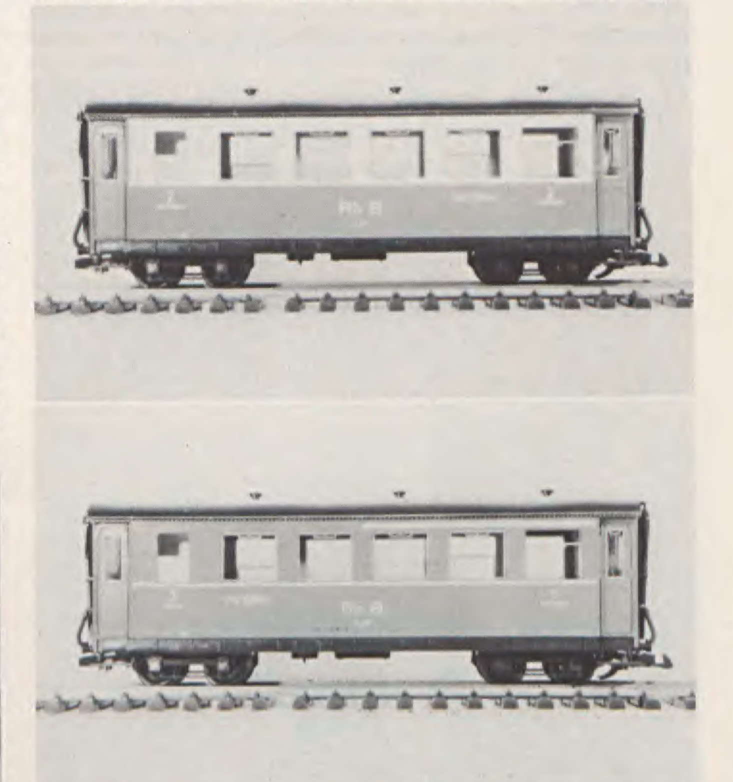
Die Firma Wimmer hat sich in kurzer Zeit mit meisterhaften Zinn-Miniaturen durchgesetzt, die als Zubehör für die LGB schon fast unentbehrlich sind. In diesem Jahr kommen eine Fahrraddraisine, verschiedene Gepäck- und Ladegutstücke, ein Palettenheber, eine Personenwaage, Kinder- und Leiterwagen sowie sechs neue Figuren hinzu (Modellbau L. Wimmer, Himmelreichsweg 18, 6121 Rothenberg-Hainbrunn).

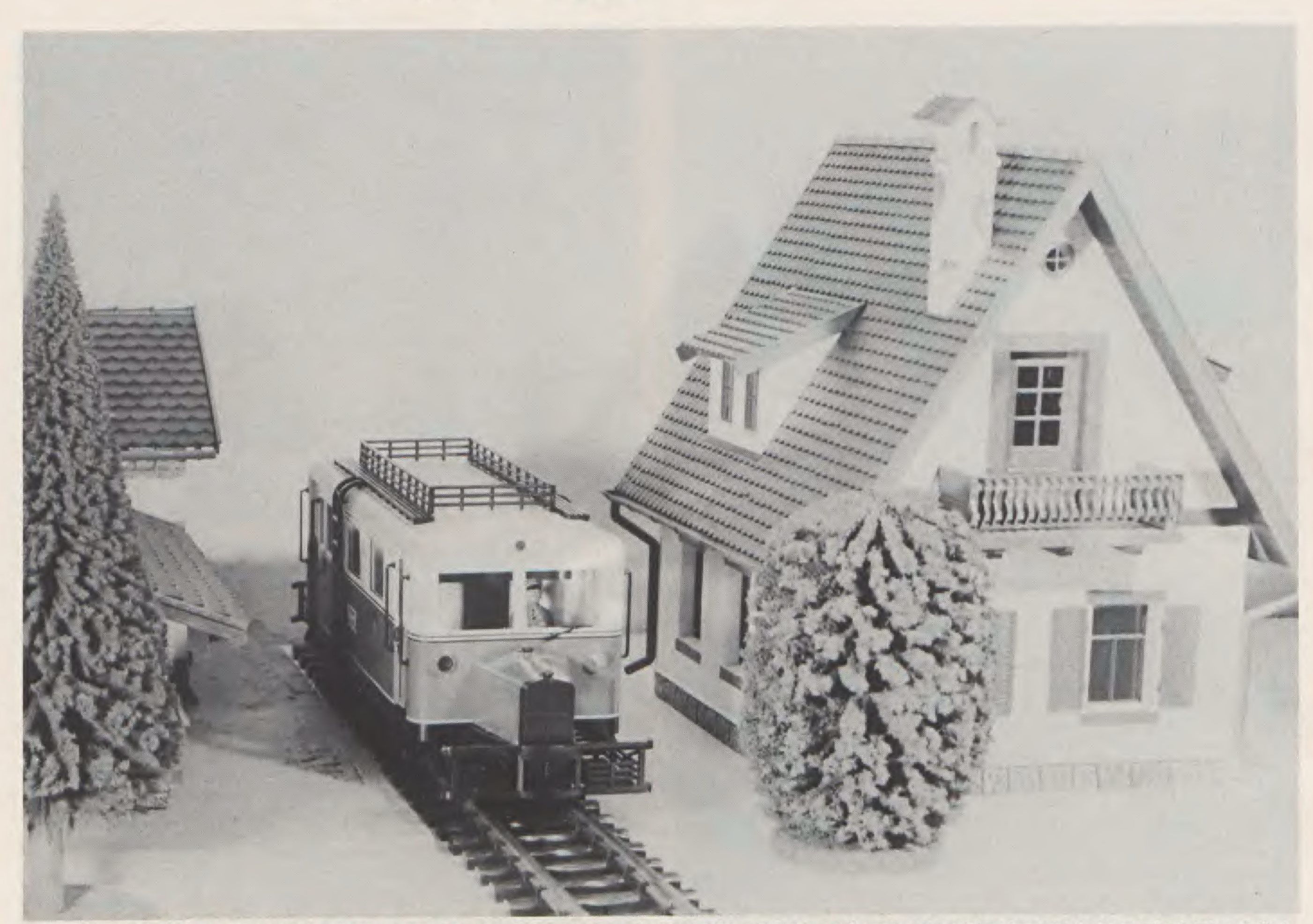


Lubosch Wimmer: Leiterwagen und Palettenheber für die LGB.

Vierachsiger Personenwagen für die LGB

Der vierachsige Personenwagen der Lehmann-Großbahn wurde in zwei Farbvarianten zusätzlich herausgebracht. Es handelt sich um einen Wagen der Rhätischen Bahn, der als 2. Klasse-Wagen im Unterteil rot und im Oberteil elfenbein lackiert ist, die Beschriftung „Chur-Pontresina", die Bahnbezeichnung „Rh B" und die Klassenbezeichnung „2. Nichtraucher" trägt. Das andere Modell ist durchgehend rot lackiert, hat als Klassenbezeichnung auf der einen Wagenseite „2. Raucher" und auf der anderen Seite „1. Nichtraucher" sowie das Zuglaufschild „Chur-St. Moritz". Abgesehen davon, daß die Wagen eine nützliche Ergänzung bei Verwendung des Rhätischen Krokodils der Lehmann-Großbahn sind, präsentieren sie sich auch in dieser schmucken Lackierung als ausgesprochen freundliche Modelle.





LGB: Der besondere Reiz vieler Schmalspurbahnen lag bezw. liegt darin, daß sie auf normalen Straßen verkehren. In kleinen Ortschaften gehörte das schmale Gleis der kleinen Bahn und das Bahnhöfchen eng zum Ortsbild. Man kann es lebensecht nachgestalten, wie hier auf dieser kleinen Szene mit einer engen Ortsdurchfahrt zwischen POLA/LGB-Bahnhof Kleinbach und POLA/LGB-Einfamilienhaus.

Wismarer Schienenomnibus der Bauart Hannover für die LGB

Wer ein wenig von Eisenbahnfahrzeugen versteht, ahnte natürlich schon im vergangenen Jahr bei Erscheinen des zweiteiligen Triebwagens, daß der Corpus dieses Modells noch etwas anderes abgeben wird. Das war in der Tat so, und nun ist ER da: Heiß geliebt von den Eisenbahnfreunden, lange erwartet von den LGB-Anhängern und eisenbahntechnisch durch seine beiden vorgebauten Motoren eine bahnhistorische Besonderheit allerersten Ranges – der leichte Schienenomnibus der Waggonfabrik Wismar, die diesen Wagentyp schuf, um die Klein- und Schmalspurbahnen in den dreißiger Jahren vor drückenden Unkostenproblemen zu entlasten.

Das Eintreffen eines neuen Modells von Lehmann ist immer eine durch und durch feierliche Angelegenheit. Gepflegte Ruhe muß im Hause herrschen, wenn die große rot-weiß-grüne Verpackung auf den Tisch gestellt wird, und die Augen des LGB-Freundes beginnen feucht zu werden, wenn der Deckel des Kartons abgehoben und das neue Fahrzeug endlich herausgenommen werden kann. Da steht er nun auf den Schienen, der Wismarer, und man muß nicht LGB 'ler zu sein, um festzustellen, hier ist eine Modellbahnschönheit geschaffen worden. Da stimmt alles, die Länge, das Volumen, die Technik und das Exterieur, da ist ein wohl anzusehendes Fahrzeug entstanden, das so urig schmalspurbahnig und rustikal ausschaut, wie man sich einen Schmalspurbahntriebwagen überhaupt nur vorstellen kann.

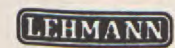
Das schwarze Fahrwerk läßt seitlich den Rahmen mit Achslagern und Federung erkennen. Die mittig liegende Wanne nimmt den Modellmotor auf, der seine Kraft in zwei kurzen Tunneln mit Gelenkwellen auf die Getriebe der beiden Achsen überträgt, die zum Zwecke guter Kurvenläufigkeit auch in den engsten LGB-Radien als Gelenkachsen ausgebildet sind. In die Wanne eingelassen ist ein Schiebeschalter, auf den wir später in dieser Beschreibung noch einmal zurückkommen werden.



LGB: Der Wismarer am Bahnsteig des Bahnhofs Kleinbach. Hier sieht man so richtig die schöne Enge der Dorfstraße.



LGB: Diese Aufnahme zeigt den Reiz der schmalen Motorvorbauten am Wismarer Schienenbus. Auch das alte Gemäuer des POLA/LGB-Bahnhofs Kleinbach sieht echt aus.





LGB: Seitenansicht des Wismarer Schienenbusses bei einem Halt im Bahnhof Kleinbach (POLA/LGB). Man sieht, daß die Schiebetüren zu den Führerständen zu öffnen sind. Ein Fäßchen von Lubosch Wimmer deutet an, wozu die Gepäckträger neben den Motorhauben angebracht worden sind.

Der Wagenkasten ist dreifenstrig ausgeführt, womit das Modell dem T 41 der Steinhuder Meer-Bahn entspricht. Vorn und hinten sind zwei funktionsechte Schiebetüren angeordnet, neben denen noch ein kleines Fenster zur Wagenmitte hin vorhanden ist. Über den drei Fahrgastraumfensstern sind Lüftungsschlitze angedeutet. Die beiden Stirnwände sind im Frontfensterbereich angeschrägt. Zwei Stirnfenster, davon eines mit Scheibenwischerimitation, geben den Fahrer eine gute Sicht auf die Strecke. Vor dem geraden, unteren Teil der Stirnwand, ist auf beiden Seiten der für diesen Fahrzeugtyp charakteristische Motorvorbau angebracht. Beim LGB-Modell ist dieser Vorbau abnehmbar. Nach lösen einer Schraube am Boden des Fahrzeuges und dem Ausklinken der Motorhaube aus einer Öffnung, die beim zweiteiligen Triebzug mit dem Fabrikschild verdeckt ist, hat man praktisch den bereits im Vorjahr erschienenen Triebwagen, an den am Achslager nur noch Kupplungen angebracht zu werden brauchen. Diese Möglichkeit soll hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden, da normalerweise der Käufer des Wismarer Schienenbusses natürlich eben gerade auf die Motorvorbauten Wert legt. Während der Kastenwagen schon vom Vorbild her mit Ausnahme der Einstiegsstufen, der Fenster und der Schiebetüren eine sehr glatte Angelegenheit ist, konnten die Formengraveure bei Lehmann an den Motorvorbauten wieder einmal ihre Kunstfertigkeiten beweisen. Kühlerrippen und Kühlerverschluß, Motorklappen-Griffe, -Riegel und -Scharniere sind nicht vergessen. Die stabile Stoßstangenkonstruktion als Pufferersatz ist ebenso vorhanden wie die Gepäckkörbe neben den Motorhauben zur Aufnahme von Fahrrädern, Säcken, Milchkannen und sonstigem Fracht- oder Gepäckgut. In der Stirnfront des Wagenkastens ist ein Dreilichtspitzensignal angeordnet, daß entsprechend der Fahrtrichtung von dreimal weiß auf zweimal rot umschaltet. Der Wagen hat ein graues Dach, das mit zwei schwarzen Laufbrettern, Gepäckrahmen und Aufstiegsleitern ausgestattet ist. Der vollendete äußere Eindruck des Modells kommt nicht zuletzt von der beispielhaften Lackierung und Bedruckung, die bei Ernst Paul Lehmann in den letzten Jahren zur höchsten Perfektion entwickelt worden ist. Weiße und schwarze zierlinien sind ebenso akkurat aufgebracht wie die fantastische Lackdeckung auf den roten unteren Wagenhälften und dem elfenbeinfarbenen Fensterband. Zuglaufschild, Klassenbezeichnung sowie Nichtraucher- und Raucherschilder sind gewohnt sauber aufgedruckt, und unübersehbar ist auch die Eigentümerbezeichnung DEV, was Deutscher Eisenbahn-Verein bedeutet, der heutige Besitzer des Wagens, der ihn auf der Schmalspurstrecke Heiligenberg – Bruchhausen-Vilsen einsetzt, der ersten deutschen Museumseisenbahn. Der Innenraum des Modells ist mit drei Lampen und zwei Führerstandbeleuchtungen ausgerüstet. Drei Abteile haben Sitzbänke mit Haltestangen. Die Trennwände zu den Führerständen zeigen Imitationen von Klappsitzen. Unter den Stirnfenstern sind die wichtigsten Führerstandaraturen in der Gravur angedeutet. Der beigefügte Fahrer sitzt mit Magnethaftung auf einem Hocker und kann so von einem Führerstand zum anderen Führerstand umgewechselt werden. Außerdem gibt es in der Packung auch noch eine magnethaftende Schaffnerin von ansehnlichem Äußeren. Beigefügte Haftetiketten lassen eine Umbezeichnung des Wagens zu.

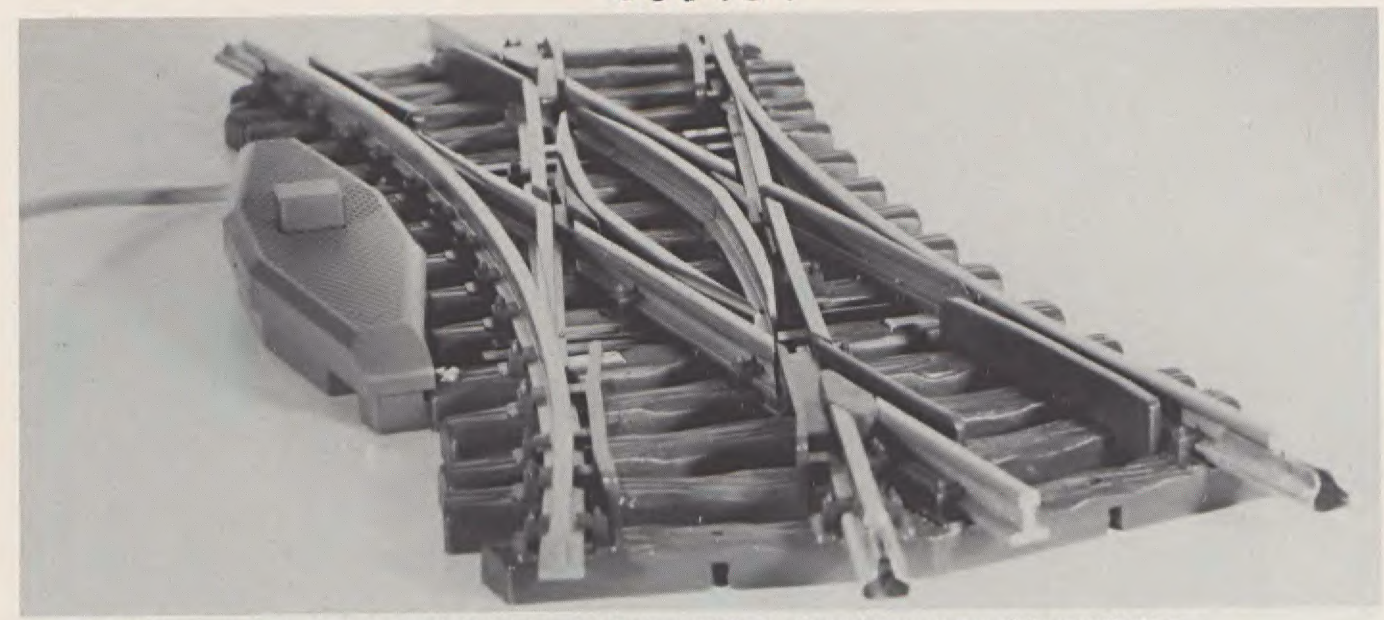
Genug der Beschreibung, wie fährt dieses Schmuckstück? Schnell ist der Stecker des Trafos in die Steckdose gesteckt, und vorsichtig wird der Regler aufgedreht, weil man den Wagen schön langsam anfahren lassen will. Man stutzt, denn der Wagen bewegt sich überhaupt nicht. Kann er auch nicht, denn er hat ein raffiniertes Innenle-



LGB: Der Wismarer Schienenbus von rechts vorn. Die vorbildgetreue Wirkung wird durch viele angesetzte Teile wie Gepäckträger und Leitern am Dach, Gepäckkörbe neben den Motorvorbauten und Griffstangen an den Einstiegen erzielt.

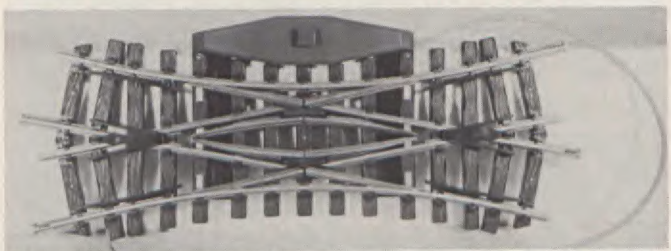


LGB: Ein Blick auf das Gitter des Wismarer Schienenbusses. Deutlich erkennt man Gepäckgitter, Laufbretter und Aufstiegsleitern.



LGB: Deutlich ist auf dieser Aufnahme die Präzision der Schienenteile der Doppelkreuzungsweiche zu erkennen.

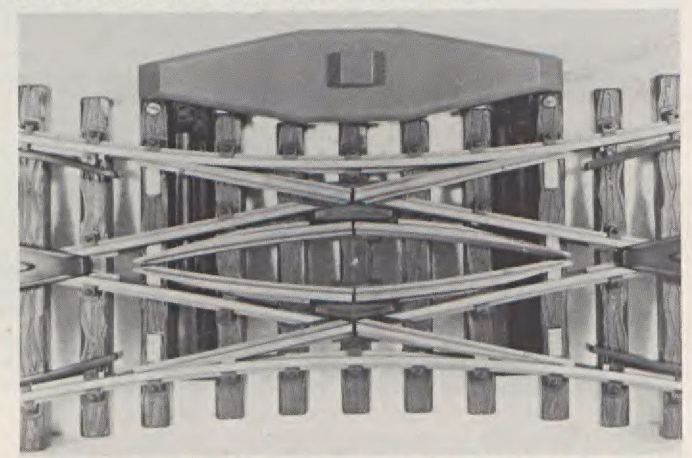
ben! Eine Anfahrverzögerung läßt zunächst die Spitzen-, Schluß- und Innenbeleuchtung des Wagens aufleuchten, was sie dann über den ganzen Reglerbereich mit konstanter Helligkeit weiterhin tut. Erst mit etwas höherer Spannung setzt sich der Wagen langsam in Fahrt, um dann in wirklich makelloser Taumel- und Ruckfreiheit über die Strekke zu gehen, einschließlich guter Passierbarkeit der Weichen. Und nun ist wieder einmal der Moment gekommen, an dem man die ganze Faszination dieser einmalig großen Modellbahn erlebt. Es ist eine einzige Freude, den Wismarer Schienenomnibus so über die Strecke fahren zu sehen.
Aber der Wagen kann nicht nur fahren, sondern auch stehen. Wer sich über diese Binsenweisheit wundert, soll flugs noch einmal an den Schalter in der Seite der Bodenwanne erinnert werden, dessen griffiger Hebel bequem von der Seite zu betätigen ist, ohne daß man das Fahrzeug von den Schienen heben muß. In der Normalstellung fährt der Wagen mit Beleuchtung, in der Mittelstellung steht das Fahrzeug mit Beleuchtung (bei vorhandener Spannung auf dem Gleis) und in der Nullstellung ist der Wagen stromlos abstellbar. Wer mit dem Betrieb einer Lehmann-Großbahn vertraut ist, kann die Nützlichkeit dieser Schaltungskleinigkeit würdigen, die da von den LGB-Konstrukteuren erdacht worden ist. Ein Meistermodell, wie dieser Wismarer Schienenbus für die LGB, besteht eben nicht nur aus gutem Aussehen und ausgezeichneten Fahreigenschaften, sondern auch aus Kleinigkeiten, die ihm einen solch guten Ruf einbringen.



LGB: Gesamtansicht der Doppelkreuzungsweiche mit dem elektromotorischen Antrieb.

Doppelkreuzungsweiche 1225

Swiss Made von AZB ist die in Zusammenarbeit mit Ernst Paul Lehmann gefertigte Doppelkreuzungsweiche seit einiger Zeit lieferbar. DKW's, wie man sie abgekürzt nennt, sind in Bahnhofsanlagen außerordentlich platzsparend, da sie sowohl in gerader Kreuzungsfahrt als auch in Bogenfahrt durchlaufen werden können. Die Qualität der LGB-DKW ist über jeden Zweifel erhaben. Das Schwellenbrett entspricht den übrigen Gleisen des Sortiments, die Schienenprofile sind sorgfältig bearbeitet, wobei besonders auf die präzise gefrästen und absolut paßgenau anliegenden Weichenzungen hingewiesen werden soll, von denen es immerhin acht Stück gibt. Sie werden von einer zuverlässig funktionierenden Mechanik bewegt. Erstmalig kommt bei dieser Doppelkreuzungsweiche der neue motorische Weichenantrieb zum Einbau. Durch Tastendruck am Stellpult wird der Weichenantriebsmotor in Gang gesetzt, legt die Weichenzungen vorbildlich langsam laufend um und schaltet nach getaner Arbeit automatisch ab. Bastler können den Antrieb mit einer Rückmeldung zum Stellpult ausrüsten (in der Bedienungsanweisung beschrieben).



LGB: Detailansicht der präzise gefrästen Weichenzungen der neuen Doppelkreuzungsweiche.

Nach Abnehmen einer kleinen Schutzkappe ist die Weiche auch durch eine Rändelschraube von Hand verstellbar. Die Weiche ist für den Freilandbetrieb geeignet. Beim Kauf der DKW sollte beachtet werden, daß zum Einbau (bedingt durch den Gleisraster) mindestens zwei kurze Gleisstücke 1005 mitgekauft werden müssen, besser sind vier oder fünf Stück, die man immer gebrauchen kann (bezw. bei Einbau in extremen Situationen sogar zwingend benötigt). Diese kurzen Gleisstücke haben an den Schwellenecken Bruchkanten zum Abbrechen von Paßecken (wie ein Schokoladenriegel). Die DKW ist sowohl mit den Weichen 1205/1215 als auch mit den Weichen 1605/1615 einbaubar. Sie wird von allen Triebfahrzeugen anstandslos durchfahren. Optisch und feinmechanisch ist die Doppelkreuzungsweiche eine rundum gelungene Sache.



LGB: Das kurze Gleisstück 1005, das für die Doppelkreuzungsweiche unbedingt benötigt wird!

Diese Beispiele zeigen Einbaumöglichkeiten der neuen Doppelkreuzungsweiche 1225.

Gleisabstand: 185 mm

Bild 1: Eine DKW mit Anschluss an Weiche 1615

Bild 2: Weichenstrasse Kombination DKW – 30° Weiche, Ausgleich mit Bogengleis 1104, 7,5°, Gleisabstand 185.

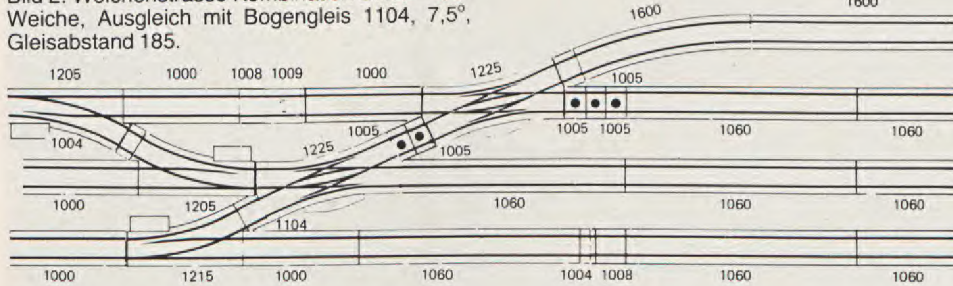


Bild 3: Dreigleisiger Bahnhof mit 22,5° Weichen und einer DKW. Gleisabstand 185 und 165.

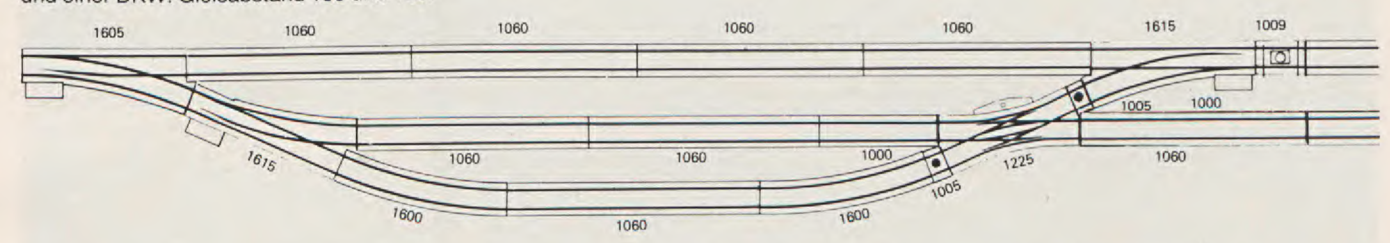
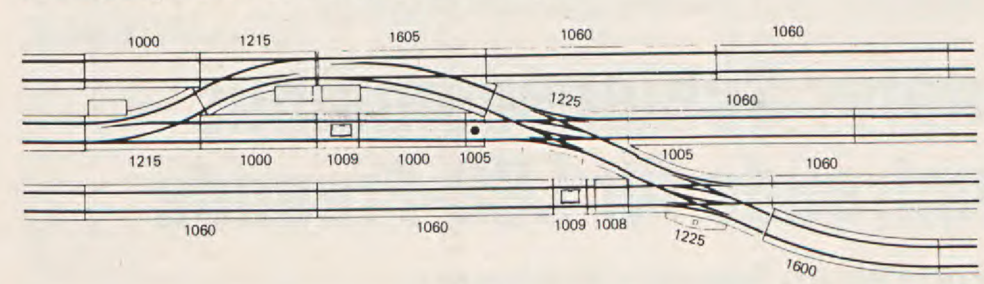
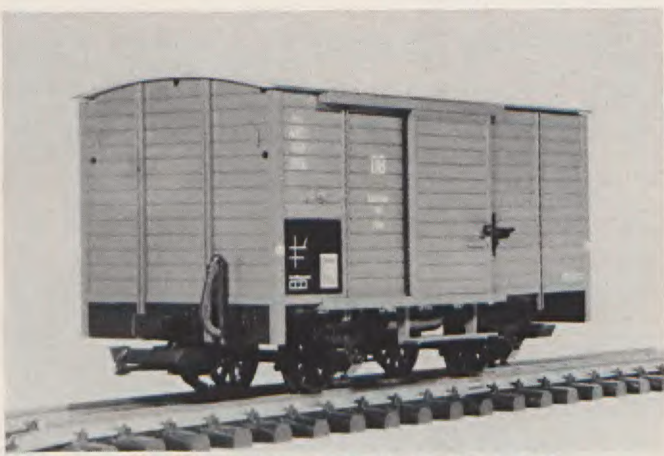


Bild 4: In Bahnhofsanlagen fügen sich DKW lückenlos ein, wenn die Weichen 1605 oder 1615 ohne Einpassgleise also direkt an eine DKW angeschlossen werden. Weiterbau mit 30° Weichen oder Kreuzungen kann in gewohnter Weise erfolgen.

Gleisabstand: 165 mm







Gedeckter Güterwagen Gkw für die LGB

Lehmann hat für seine Großbahn einen völlig neuen gedeckten Güterwagen in das Angebot aufgenommen. Dieser Wagen besitzt einen hölzernen Wagenkasten und erstmals im LGB-Programm keine Bremserbühne. Er sieht auf diese Art und Weise wie ein echter Schmalspur-G 10 aus. Der Wagen hat eine sehr fein in die Seitenbeplankung gravierte Holzmaserung erhalten, hat natürlich zu öffnende und zu verriegelnde Schiebetüren an jeder Seite und eine ausgesprochen feine und saubere Beschriftung (DB, Karlsruhe 187 Gkw). Wie schon bei anderen Neuentwicklungen bei Lehmann besitzt er ein großes schwarzes Anschriftenfeld für Übergangszettel und die Nachbildung des Gitterkastens für den Begleitzettel des Wagens. An den Stirnseiten ist die übliche Mittelpufferimitation, ein Bremsschlauch sowie die Lehmann-Hakenkupplung angebracht. Das Dach ist hellgrau lackiert mit Schmutzspuren an den Seiten. Das Fahrwerk entspricht mit seinen beiden Längsträgern, einer feingravierten Federung und sorgfältig nachgebildeten Achslagerkästen dem übrigen Güterwagenpark des Herstellers. Mit diesem Modell ist ein sehr schönes neues Wägelchen in das Sortiment aufgenommen worden, das ganz ohne Zweifel bei Verwendung von mehreren Exemplaren einen vorbildgetreuen Schmalspur-Güterzug abgeben wird.



Steinhuder Meer-Bahn: T 41 bereits abgestellt am 13. 10. 65 im romantischen Lokschuppen in Bad Rehburg.
Foto Harald O. Kindermann

Der Wismarer Schienenomnibus – Kleinbahnfreude für LGB-Freunde

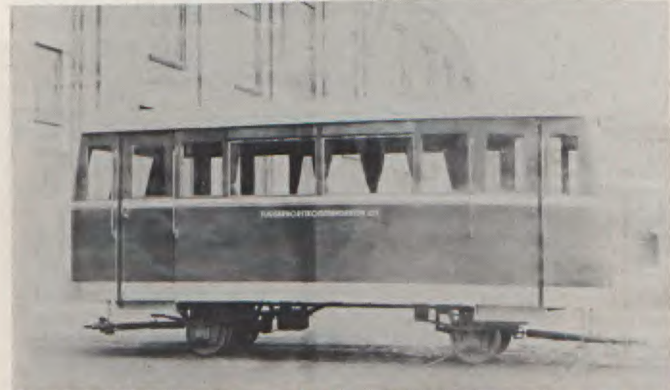
Von Dieter-Theodor Bohlmann

Die Freude der LGB-Liebhaber ist groß, denn endlich ist er da – der Wismarer Schienenomnibus der Bauart Hannover! Mit ihm kommt das Modell eines Schienenfahrzeuges auf LGB-Gleise, das jahrzehntelang auf den norddeutschen Kleinbahnen anzutreffen war und das Bild von der Eisenbahn bei der Landbevölkerung bestimmte. Bei der Betrachtung des excellenten Modells wird die Erinnerung wach, die sich mit dem 48 Jahre alten Vorbild verbindet. Sein Lebenslauf ist typische Kleinbahngeschichte, wie sie sich auf vielen Bahnen so oder ähnlich abgespielt hat. Wir wollen davon ein wenig erzählen:

Der dampfbetriebene Personenverkehr auf den Kleinbahnen in der Provinz Hannover gestaltete sich vor 50 Jahren recht unrentabel. Die Einnahmen reichten nicht aus, die Betriebskosten zu decken oder sogar Fahrzeuge und Fahrpläne zu verbessern. Das Landeskleinbahnamt sann auf Abhilfe und schlug 1931 der Kleinbahn Lüneburg-Soltau vor, einen leichten omnibusähnlichen Triebwagen zu beschaffen. Die Waggonfabrik Wismar in Mecklenburg konstruierte das Fahrzeug wunschgemäß. Es kostete 23 500,00 RM, war einfach zu warten, garantierte niedrige Betriebskosten und konnte in beiden Richtungen



Kreisbahn Leer–Aurich–Witmund: Sk 1 vor Ablieferung im Jahre 1933 in der Waggonfabrik Wismar.



Ehem. Luftwaffe: Wismar-Schienenbusanhänger der Fliegerhorstkommandantur List/Sylt vor der Ablieferung in der Waggonfabrik Wismar.



Steinhuder Meer-Bahn: T 41 am 8. 4. 62 in Wunstorf. **Foto: Harald O. Kindermann**

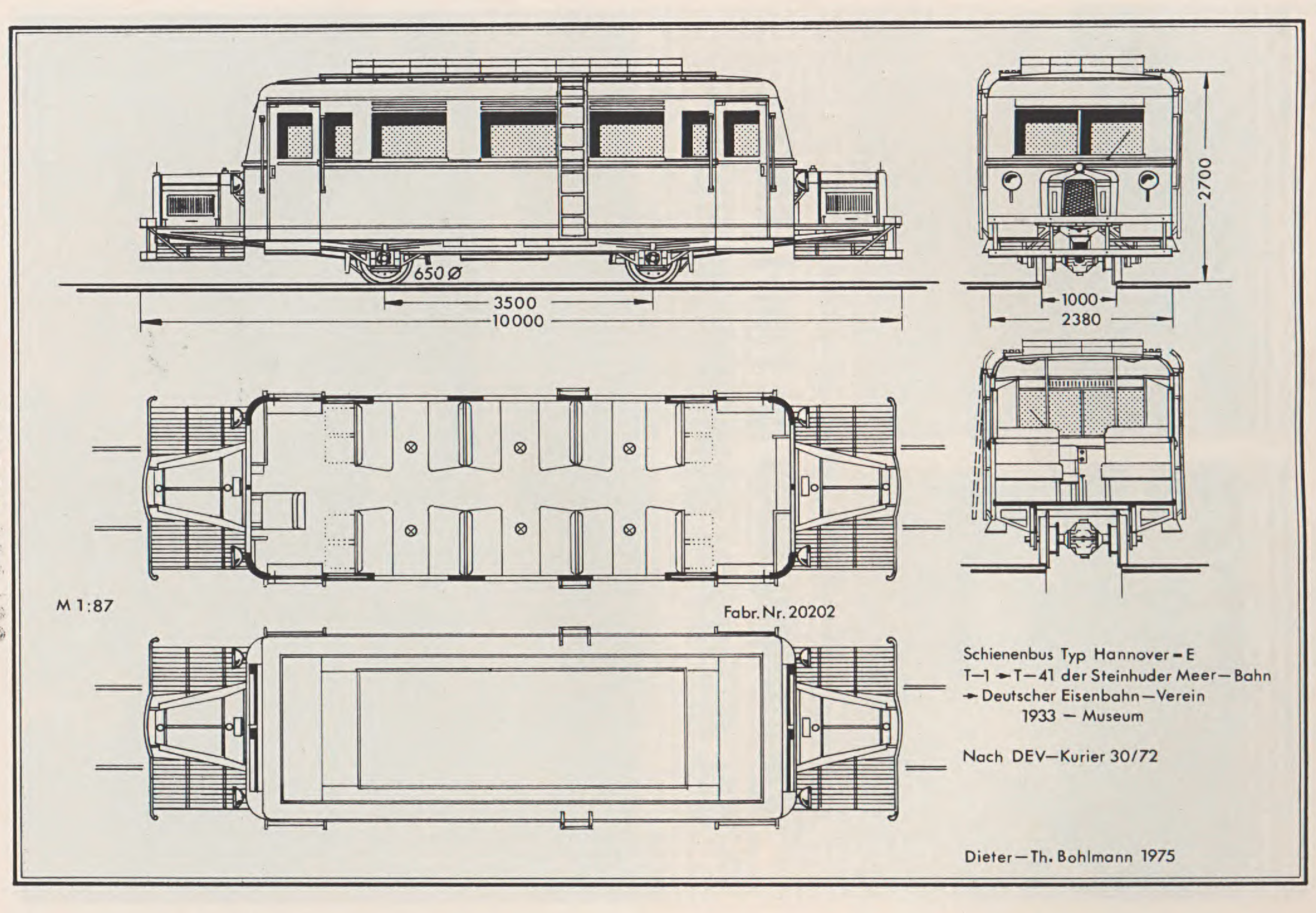
fahren, ohne vorher wenden zu müssen. Am 8. Juni 1932 ging der erste Schom in den Plandienst. Er fuhr so rentabel, daß schon sechs Fahrgäste ausreichten, die Kosten zu decken. Zum ersten Mal brachte der Personenverkehr der Kleinbahn erkennbaren Gewinn.
Dieser Versuch machte schnell Schule. Im Frühjahr 1933 lieferte das Werk zehn weitere Omnibusse der Bauart Hannover an norddeutsche Kleinbahnen. Darunter war auch das Vorbild des LGB-Modells. Damit begann die große Motorisierungswelle des Kleinbahn-Personenverkehrs, die erst der zweite Weltkrieg beendete. Zwischen 1933 und 1941 baute die Wismarer Waggonfabrik 84 Schienenomnibusse und zwei Anhänger der Bauart Hannover in unterschiedlichen Ausführungen und Größen für alle Spurweiten. Später hat man die Produktion in sechs Baureihen (A bis E) eingestuft.
Die eigentliche Geschichte unseres Vorbildbusses beginnt am 5. Januar 1933. An diesem Tag lieferte die Waggonfabrik den Wagen mit der Fabriknummer 20202 an die Steinhuder Meer-Bahn. Er ist der zweite jemals gebaute Wismarbus und der erste für 1000 mm-Schmalspur. Er gehört zur Baureihe E, hat 3,50 m Achsstand, zehn Meter Gesamtlänge und 2,38 m Wagenbreite. Drei große Abteilfenster mit Jalousielüftung auf jeder Seite sorgen für reichlich Luft und Licht im Innenraum, der 24 feste Polstersitzplätze in drei Abteilen und acht Klappsitze in den beiden Vorräumen aufweist. Vier Kiekert-Schiebetüren besorgen ein bequemes und gefahrloses Aus- und Einsteigen. Er wiegt 5,8 Tonnen. Jeder Motor vom Typ Ford-AA leistet 40 PS und bringt den Wagen auf 45 km/h. Die Außenhaut trägt einen farbenfrohen Anstrich: Schwarze Schürze mit weißer Zierlinie, weinrote Seitenwand, schwarz-weiße Brüstungsleiste, cremefarbenes Fensterband, weinrotes Stirnband und aluminiumfarbenes Dach. Die Steinhuder Meer-Bahn gibt ihrem Schienenkraftwagen die Betriebsnummer SK-1 und setzt ihn sogleich in Fahrt.
Für die Bevölkerung stellt er einen gewaltigen Fortschritt dar, denn vorher war sie rußige, schüttelnde und zugige Dampfzüge mit harten Holzbänken gewohnt. Die Fahrzeiten verringern sich, weil das zeitraubende Rangieren auf den Unterwegshalten entfällt. Häufigere Abfahrten bringen mehr Fahrgäste und vor allem Geld in die Kasse. Schnell zeigt sich, daß die Güterbeförderung auf dem Dach recht umständlich ist und manchmal nicht ausreicht. Die engen Vorräume bieten nur wenig Platz für größere und schwerere Stücke. Darum greift die Kleinbahnwerkstatt zur Selbsthife und hängt nach dem Vorbild der Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt zwei große Metallkörbe unter die Motorvorbauten. Dabei verstärkt sie auch die Stoßbügel durch zwei kräftige Flachstahlgitter. Jetzt dürfen auch Fahrräder mitgenommen werden. Milchkannen, Buttertonnen, Bienenkörbe und Fischkisten finden einen sicheren Platz und können ihren Duft dem Fahrtwind schenken, ohne die Fahrgäste damit zu belästigen.
Manchen Ärger gibt es mit Schulkindern, die während der Fahrt an dem hinteren Führerstand herumspielen. Die Verriegelung von Ganghebel, Handbremse und Fahrersitz ist zu schwach und wird durch einen zusätzlichen Kasten narrensicher gemacht. Manchmal vergißt der Wagenführer die Scheinwerfer bei Fahrtrichtungswechsel umzuschalten und die Schlußscheibe umzuhängen. Zum Glück kommt es dadurch nicht zu Unfällen. So mancher Wismarbus bleibt davon leider nicht verschont. Schlafmützigkeit und Leichtsinn der Straßenbenutzer werfen an Bahnübergängen die leichten Wagen gelegentlich aus dem Gleis. Auch unser Triebwagen wird in seinem späteren Museumsdasein im September 1975 diese Erfahrung ma-



Steinhuder Meer-Bahn: T 41 um 1933 im Ursprungszustand ohne Gepäckkörbe im Bahnhof Uchte. Man beachte die große aufgesteckte Zugschlußscheibe.
Foto: Sammlung Harald O. Kindermann



Steinhunder Meer-Bahn: T 41 um 1936 im Bahnhof Stolzenau. Die inzwischen angebrachten Gepäckkörbe dienen als Ruheplätzchen für Fahrer, Zugführer und Fahrgast.
Foto: Sammlung Harald O. Kindermann


650 Ø
3500
10000
2700
1000
2380
M 1:87
Fabr. Nr. 20202
Schienenbus Typ Hannover – E
T–1 → T–41 der Steinhuder Meer–Bahn
→ Deutscher Eisenbahn–Verein
1933 – Museum
Nach DEV–Kurier 30/72
Dieter–Th. Bohlmann 1975



Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf: T 40 im Endbahnhof Asendorf der Zweigstrecke von Bruchhausen-Vilsen. Foto: H. Pieker

chen. Frontalzusammenstöße mit Lokomotiven gehen in der Regel schlimm aus. So wird der T-1 der Kleinbahn Lüneburg-Soltau am 14. August 1940 bei Bispingen völlig zerstört. Seitdem ist unser SK-1 der älteste Wismarbus überhaupt.

Die Kriegs- und Nachkriegsjahre hinterlassen auch an unserem „Schweineschnäuzchen" ihre Spuren. Zuerst macht sich die Benzinknappheit bemerkbar. Im Herbst 1939 ordnet die Reichsregierung an, daß alle Kraftomnibusse nur noch mit Flüssiggas oder Holzgas betrieben werden dürfen. Also baut die Werkstatt insgesamt vier Stahlflaschen an. Sie hängen unter dem Wagenboden neben den Rädern und lassen sich zum Füllen schnell abnehmen. Da der Gasbetrieb recht gefährlich ist, dürfen die Fahrgäste nicht mehr am und im Wagen rauchen. 1943/44 schwellen die Beförderungszahlen gewaltig an. Viele Städter fliehen vor den Bomben auf das Land. Dann kommen die Flüchtlingstrecks aus dem Osten. Im April 1945 ruht der Fahrbetrieb infolge von Kampf und Besetzung. Er wird aber schnell wieder aufgenommen. Das Hamstern, die Jagd nach Eßbarem, beginnt. Die hungernden Städter stürmen die Bahnen. Bis zu 140 Fahrgäste hocken in und auf dem Wismarbus. Der Fahrer hat keine Sicht nach vorn und fährt auf Zuruf. 1947 zählt die Steinhuder Meer-Bahn rund 1,2 Millionen Fahrgäste!

Erst nach der Währungsreform 1948 normalisierte sich das Leben wieder, wenn auch die Landbevölkerung zugenommen hat. Unser Wismarbus, der jetzt T-41 heißt, wird weiter gebraucht. Die Werkstatt hält ihn instand, so gut es bei den knapper werdenden Ersatzteilen noch geht. Er hält durch bis 1964. Dann erzwingt die Umstellung des Personenverkehrs auf den Bus seine Stillegung. Man bringt ihn schließlich in einen halb verfallenen Lokomotivschuppen in Bad Rehburg.

Sein Lebensweg ist aber noch nicht beendet, denn 1966 kauft ihn der Deutsche Eisenbahn-Verein für seine Museumsbahn. Leider gelingt es nicht sofort, den Wagen nach Bruchhausen-Vilsen zu überführen. Er bleibt bis 1968 Schrottdieben ausgeliefert, die ihn fast völlig ausschlachten. Es wird ziemlich alles demoliert, sogar Beilhiebe hat das Fahrzeug zu ertragen. Im Frühjahr 1969 bringt man ihn endlich in das Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück. Dort macht sich die Lehrwerkstatt daran, das Wrack wieder zu einem fahrtüchtigen Wismarbus umzuwandeln. Es türmen sich dabei riesige Schwierigkeiten auf. Die alten Ford-Motoren sind hin. Die Ford-Werke in Köln können nicht helfen, weil dieser Motortyp seit Jahrzehnten nicht mehr hergestellt wird. Zum Glück kann der Verein auf Sylt einen ausgedienten Wismarbus erwerben, der die benötigten Ersatzteile liefert. Die Aufarbeitung gelingt, und am 26. April 1970 reist der wiedererstandene T-41 nach Bruchhausen-Vilsen. Seitdem sind mit ihm unzählige Kleinbahnfreunde durch die schöne Grafschaft Hoya bei Bremen gefahren. Von den vielen Wismarbussen sind bis heute nur noch sieben



Kleinbahn-Hoya-Syke Asendorf: T 42 vor dem imposanten Bahnhofs- und Verwaltungsgebäude der Schmalspurbahn in Hoya.



Steinhuder-Meer-Bahn: T 41 wird am 15. 12. 68 vor weiterem Vandalismus in Wunstorf-Stadt sicher aufbewahrt.
Foto: Günter Nimpsch



Deutsche Reichsbahn: Bei der DR waren nach dem Krieg noch Wismar-Schienenbusse im Einsatz, wie hier die VT 133 525 im September 1965 auf der ehemaligen Perleberger Kreisbahn im Bahnhof Kyritz.

Exemplare übriggeblieben, die bis auf eine Ausnahme (der Ameisenbär der OHE in Soltau) nicht mehr im Dienst ihrer alten Besitzer stehen. Hoffen wir, daß unser „Schweineschnäuzchen" noch viele Jahre Kleinbahnfreude in Groß vermitteln darf.
„Kleinbahnfreude in Klein" – das bringt sicherlich das LGB-Modell, das eine Spitzenleistung im Modellbau darstellt. Neben der excellenten Verarbeitung und der robusten Konstruktion besticht die absolute Vorbildtreue, mit der sich Lehmann viel Mühe gemacht hat. Man kann fast vergessen, daß man nur ein Modell vor sich hat. Der ganze Zauber der Kleinbahnwelt ist hier eingefangen worden. Schon die stimmungsvolle Beleuchtung trägt dazu bei, die aus drei Innenraumdekkenleuchten, dem Dreilichtspitzensignalund den Schlußleuchten besteht. Die eingebaute elektronische Anfahrverzögerung EAV sorgt schon im Standbereich dafür, daß beim Halt das Licht nicht erlischt. Dem Triebwagenführer am Transformatorregler macht das Fahren des Wagens mit der EAV und dem Schiebeschalter unter dem Wagenboden ebensowenig Probleme wie seinem kleinen Kollegen Karl, der mit seinem Sitz bei Fahrtrichtungswechsel umgesetzt werden muß. Zum Glück kann man das Umhängen der Schlußscheibe nicht vergessen, denn der Lichtwechsel erfolgt automatisch. Die funktionsfähigen Schiebetüren und das abnehmbare Dach garantieren einen schnellen Fahrgastwechsel und die gelegentliche Reinigung des Innenraumes. Die muß nämlich der Halter des Wagens selbst durchführen, weil die Bahnbedienstete Anna als Kartenverkäuferin und Schaffnerin vor Ort für die lebenswichtigen Bahneinnahmen sorgt.
An den Haltepunkten der Strecke gibt es einige Arbeit. Fahrräder, Kisten, Körbe, Koffer und Milchkannen sind zügig zu verladen, damit der Anschluß in der Kreisstadt an die Staatsbahn gehalten wird. Wie schön, daß das Modell wie sein Vorbild ebenfalls Gepäckkörbe und die Dachgalerie besitzt.
Rangierprobleme gibt es für Karl und seinen Wismarbus nicht. Die beiden neu entwickelten Lenkachsen bekommen über die Kardanwellen vom Motor genug geschmeidige Kraft, um einen Waggon am Ladegleis vorsichtig zu verschieben. Zwar darf Karl das eigentlich nicht, weil die EBO das verbietet. Aber wenn man ihn höflich bittet und weit und breit keine Bahnaufsicht in der Nähe ist, ist er gern gefällig. Die Stoßstangen sind zum Glück kräftig gebaut. Eigentlich sollen sie den T-41 bei Zusammenstößen mit Pferdegespannen und Kühen vor ernsten Schäden schützen. Unfälle dieser Art kommen auch auf der LGB immer wieder vor und liegen nicht im Verschulden der Bahn.
Manchmal gibt es einen Schienenbruch zu flicken. Karls Fahrgäste sind dann seine Kollegen von der Rotte, die ihr Schweißgerät und die Stopfwerkzeuge in die Gepäckkörbe gelegt haben.

Zweimal am Tag muß Karl tanken. Dazu fährt er in das Betriebswerk. Hier wird sein Bus außerdem regelmäßig gewartet und gewaschen. Öl- und Wasserstand sind zu überprüfen. Nur so bleibt sein Wagen betriebssicher und sauber. Denn auch bei Kleinbahnen ist Sauberkeit immer noch die beste Werbung.
Wir könnten fortfahren, noch mehr Erinnerung in LGB-Kleinbahnfreude umzusetzen. Doch dafür reicht der Platz nicht. Wer mehr über das „Schweineschnäuzchen" und die norddeutsche Kleinbahnwelt erfahren möchte, sollte sich das Buch über die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover kaufen. Es enthält eine Fülle von Anregungen und ist im Verlag Wolfgang Zeunert, Steinweg 43, 3170 Gifhorn, für DM 39,50 erhältlich.



Deutscher Eisenbahn-Verein: T 41 nach geglückter Aufarbeitung im März 1972 im Museumsbahnbetrieb in Bruchhausen-Vilsen.



Deutscher Eisenbahn-Verein: Blick in den Museumstriebwagen T 41. Links vor der Frontscheibe sitzt der Kasten, der Spielereien von Unbefugten verhindern soll.



Inselbahn Sylt: T 22 mit Bw 14 mit Tarnanstrich.



Borkumer Inselbahn: Tw 2 mit Anhänger im August 1969.

Foto: Joachim Schmidt



StmLB-Murtalbahn: Es ist eine Sensation, daß in Osterreich für eine Schmalspurbahn Triebwagen für den Personenverkehr beschafft worden sind. Die neuen Fahrzeuge gleichen in ihrem Äußeren modernen Stadtbahnwagen. Das Bild entstand im Bahnhof Unzmarkt. Vorn im Bild sieht man die StmLB-Schmalspurgleise mit dem neuen VT 31, weiter hinten liegen die ÖBB-Normalspurgleise mit einem elektrischen Triebwagenzug. Ein Vergleich der Fahrzeuggrößen ist recht reizvoll.

Alle StmLB-VT-Fotos von Walter Mayr

Moderne Schmalspurtriebwagen für die Murtalbahn

Von Walter Mayr

Sicherlich ist den meisten unserer Leser die Murtalbahn (Steiermärkische Landesbahn Unzmarkt – Mauterndorf) bekannt wegen ihrer Dampflokomotiv-Spezialitäten. Seit 1969 werden im Sommer planmäßig die beliebten Dampfbummelzüge mit der Dampflok U 43 (LGB 2070 D) geführt zwischen Murau und Tamsweg. Als besondere und hier erfundene Attraktion darf jeder Eisenbahnfreund die Dampflok STAINZ 2 (LGB 2020) mieten und diese als Amateurlokführer selbst steuern.

Aber gerade diese Bahn ist gleichzeitig auch die modernste 760 mm-Schmalspurbahn in Österreich. Seit 1964 sind dieselelektrische Lokomotiven für die planmäßigen Züge im Einsatz. Seit 1965 wurden wiederholt moderne Güterwagen beschafft, ganz nach dem Vorbild der großen Normalspurbahn, jedoch nur auf halber Spur und mit halbem Ladevolumen. Es sind gedeckte, offene und flache Güterwagen, Kesselwagen, Staubguttransportwagen, Selbstentlade-Trichterwagen und Containertragwagen. Alle Wagen sind mit Rollenachslagern und modernen Bremsen ausgerüstet und wurden speziell für die Murtalbahn konstruiert und gebaut.

Ganz neu sind nun 4 dieselelektrische Triebwagen für die Murtalbahn, welche 1980 – 1981 geliefert wurden. Es sind dies wohl die modernsten Triebwagen auf 760 mm Spur überhaupt. Im Herbst 1981 sollen noch 4 zugehörige Steuerwagen bzw. Beiwagen geliefert werden.

Die technischen Daten der Triebwagen sind:
Hersteller mechanischer Teil: Maschinenfabrik Knotz KG, Wien
Hersteller elektrischer Teil: Österreichische Brown Boveri Werke, Wien
Hersteller Dieselmotor: MAN Braunschweig
Länge über Puffer: 18,0 m
Dienstgewicht: 28 750 kg
Antriebsleistung: 221 kW/300 PS
Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
Sitzplätze/Stehplätze: 64/36.

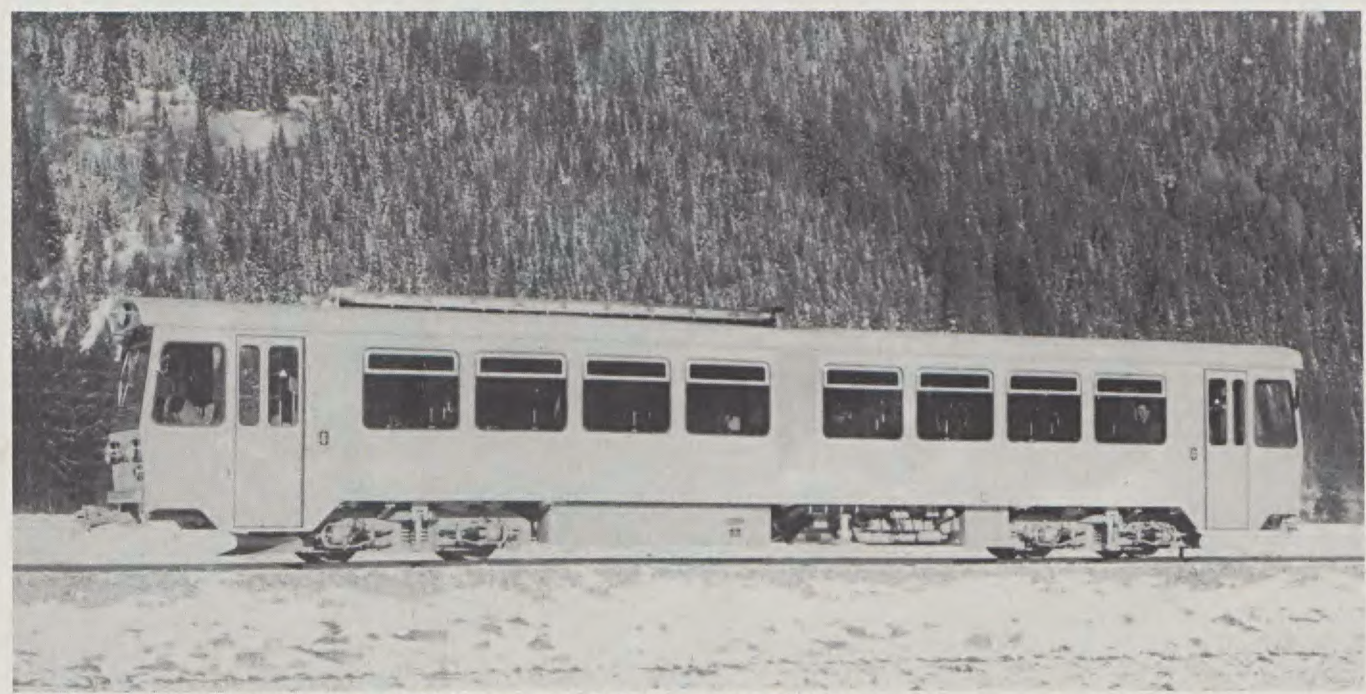
Demnach wäre der Triebwagen im LGB-Maßstab 1:22,5 genau 800 mm lang.

Besonders auffallend und daher für den Modellbauer besonders attraktiv ist die äußere Farbgebung des Triebwagens. Die Seitenwände sind leuchtend chromgelb RAL 1007, das Zierband mit der Aufschrift „Steiermärkische Landesbahnen" und das Dach sind himmelblau RAL 5015, die Stirnfronten sind feuerrot RAL 3000. Die Farbgebung im Innenraum ist in milden Pastellfarben orange, lindengrün, moosgrün sowie weiß, hellgrau und Palisanderholz.

Der durchgehende Innenraum bietet 64 Sitzplätze auf Durofolsitzen. Zu den Plattformen hin sind nur verglaste Halbwände, keine Türen angeordnet, ähnlich wie bei Stadtbahn oder Straßenbahn. Auch sonst zeigen die neuen Schmalspurtriebwagen viele technische Ähnlichkeiten mit modernen Stadtbahnwagen: Türsteuerung mit Fahrgast-Selbstbedienung durch Druckknopf, Kassa beim Fahrer, Führerstand und großes Stirnfenster ähnlich Stadtbahnwagen, Scharfenberg-Mittelpufferkupplung.

Die gesamte Maschinenanlage ist unterhalb des Wagenbodens angeordnet. Wegen des optimalen Wirkungsgrades, der einfacheren Regelung und der zwangsloseren Unterbringung haben die Steiermärkischen Landesbahnen selbstverständlich eine elektrische Kraftübertragung gewählt. Der liegende MAN-Dieselmotor ist mit einem Drehstromgenerator fix gekuppelt. Der erzeugte Strom wird gleichgerichtet und den zwei, je einer im Drehgestell, längsliegend eingebauten Elektromotoren zugeleitet. Die Regelung erfolgt in 7 Fahrstufen mit vorgegebenen Dieseldrehzahlen und entsprechend angepaßter Generatorleistung.

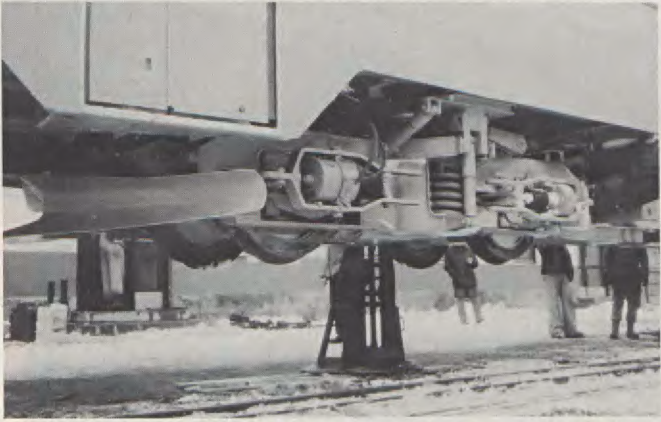
Beachtenswert ist die Drehgestellkonstruktion mit weicher Federung und Wankausgleich. Dadurch ist es anstandslos möglich, auf der Schmalspur 760 mm planmäßig mit 70 km/h zu fahren. Diese Triebwagenzüge sind also die schnellsten Fahrzeuge auf dieser Spurweite!



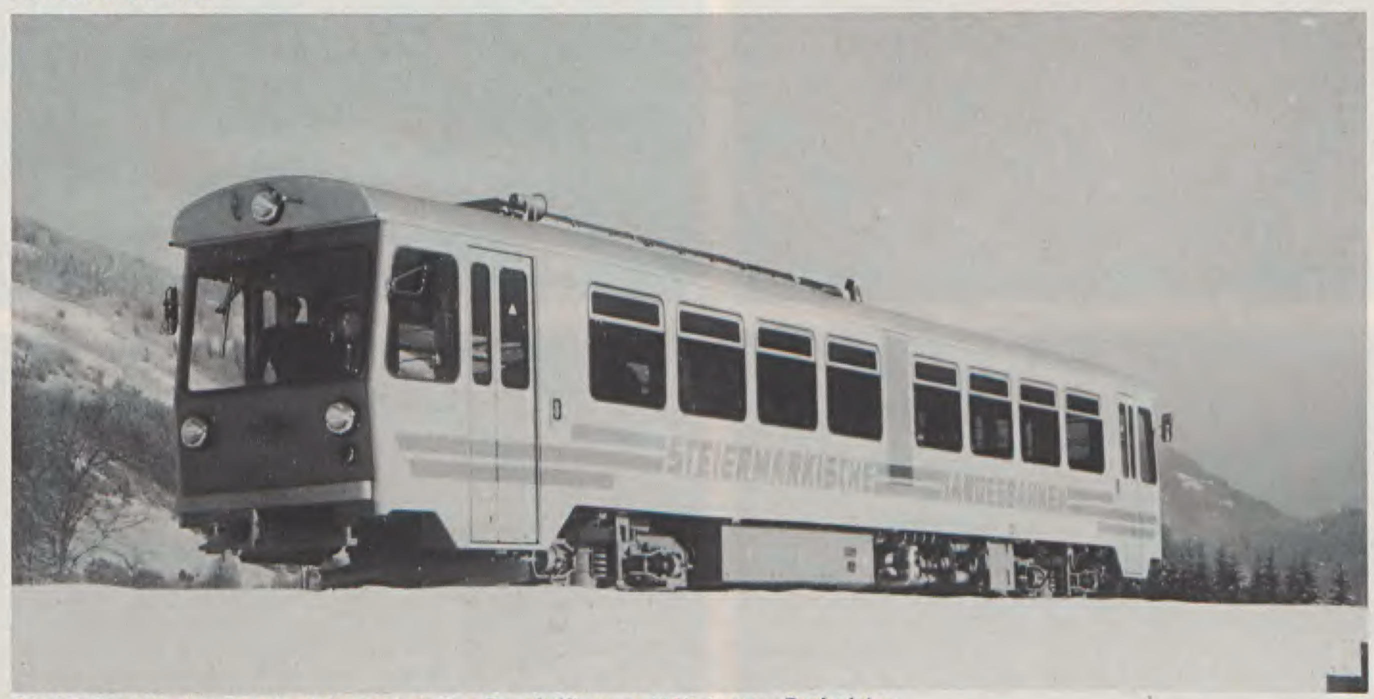
StmLB-Murtalbahn: Seitenansicht des VT 31 noch ohne Seitenwandbeschriftung.



Führerstand des Murtalbahn-Triebwagens. Links Fachschaltkurbel, Fahrtwendehebel und Mikrofon. In der Mitte das Instrumentenpult. Rechts Druckluftbremsventil und ganz rechts der Fahrkartendrucker.



Auf dieser Abbildung sind die Einzelheiten des einen Drehgestells am hochgehobenen VT 31 der Murtalbahn deutlich zu erkennen.



StmLB-Murtalbahn: VT 31 mit fertiggestellter Beschriftung anläßlich einer Probefahrt.



650471

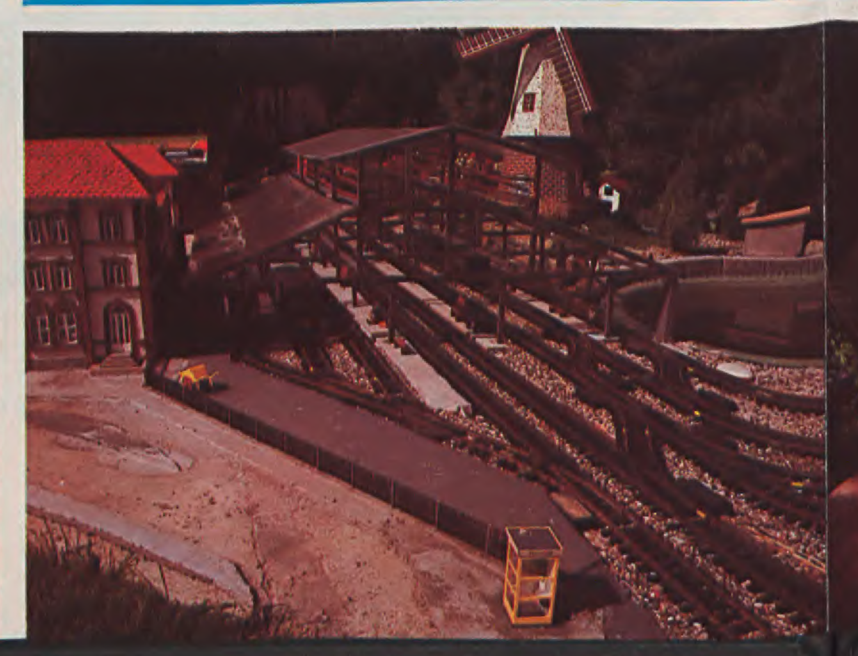
LGB in

Oben: Bahnhof Waldfrieden der Freilandanlage Heinz Simon, die wir in diesem Heft vorgestellt haben.

Mitte links: Das Bahnbetriebswerk der Freilandanlage Simon mit Kohlenbansen, Wasserkran und Dieseltankstelle.

Unten links: Der überdachte Freisitz im Garten von Heinz Simon ist gleichzeitig das Stellwerk für die Gartenanlage.

Unten rechts: Das ist die prachtvolle Bahnhofshalle der Gartenanlage von Kurt Strotmann.



n Farbe

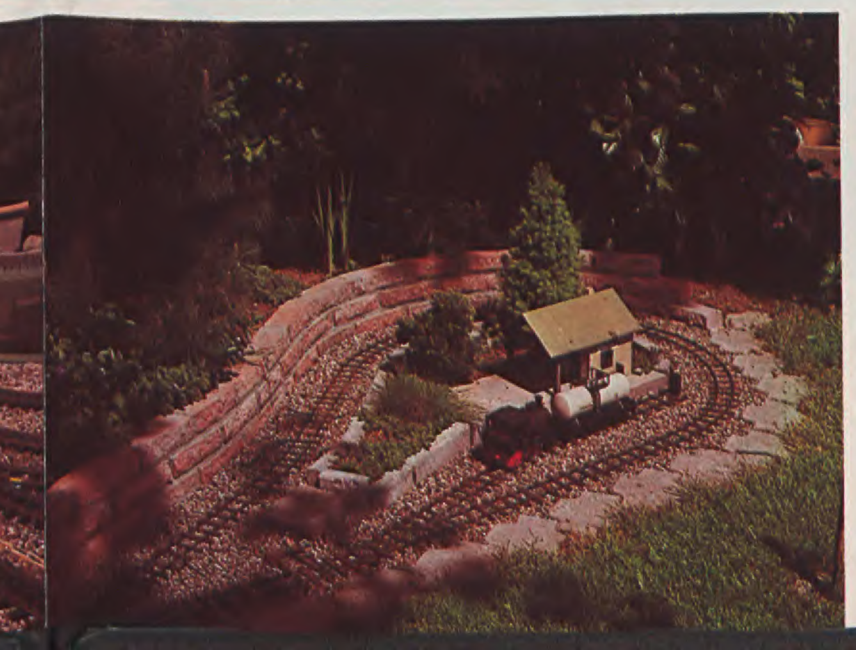
Oben: Der Hauptbahnhof der Gartenanlage Jürgen Goebel, die auch in diesem Heft vorgestellt worden ist. Mit See, Vegetation und Gleisanlage ist eine mustergültige Nachbildung des romantischen Vorbildes entstanden.

Mitte rechts: Ist dieses landwirtschaftliche Motiv auf der Freilandanlage von Herrn Goebel nicht eine Wucht? Zur Nachahmung empfohlen!

Unten links: Die Endkehrschleife des Bahnhofs Rundingen auf der Gartenanlage von Ole Aaberg. Neben der gekonnten Ausführung ist die Einbeziehung der Ortsgüteranlage in die Schleife zu beachten.

Unten rechts: Die andere Endkehrschleife mit Bahnhof Stenlille, Haltepunkt Hegn und Abstellgleisen. Mustergültig, wie die Bäume in die Anlage einbezogen worden sind.









Zum Transport innerhalb des AW-Bereichs wurde die 251 902 auf kleine Rollwagen aufgebockt. Hier verläßt sie auf diesen „Hilfsfüßen“ frisch lackiert die große Richthalle im DB-AW Nürnberg. Foto: Robert Münzing

DB 251 902 und 251 903 hatten Hauptuntersuchung im AW Nürnberg

Von Ing. grad. Robert Münzing und Herbert Knorr

Nachdem die DB-Schmalspurdiesellok 251 903 bereits im vergangenen Sommer im Ausbesserungswerk (AW) Nürnberg eine Hauptuntersuchung erhalten hatte, erhielt in der riesigen Richthalle für Diesellok und Triebwagen in den Monaten September/November 1980 auch die zweite der beiden DB-Schmalspur-Lokomotiven ihre fällige Hauptuntersuchung (letzte Revision 1972). Die 251 902 bekam u. a. zwei bereits vorbereitete Austauschmotore und neue Radfelgen. Sie wurde bei dieser Gelegenheit auch neu lackiert.

Am 26. Oktober 1980 feierte das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Nürnberg mit einem „Tag der offenen Tür“ seinen 100jährigen Geburtstag. Fast 10 000 Besucher kamen bei ihrem Rundgang auch an der aufgebockten 251 902 vorbei. Sie war für viele Fotografen unter den Lokliebhabern eine seltene Gelegenheit für einen Schnappschuß, gehören die beiden Lok der Baureihe 251 doch zu den zwei einzigen Schmalspurlokomotiven im (Festland-)Bestand der Deutschen Bundesbahn.

Die 251 902 ist aber auch das unmittelbare Vorbild der LGB-Diesellok 2051. LGB-Freunde hatten hier Gelegenheit, Details im Modell mit dem großen Vorbild zu vergleichen.

Das AW-Nürnberg betreut übrigens derzeit 1140 Diesellok, 43 Triebwagen, 92 Mittel- und Steuerwagen, 694 Kleinlok und 1369 Nebenfahrzeuge. 1170 Werkstättenarbeiter führen neben turnusmäßigen Revisionsarbeiten auch notwendige größere Reparaturarbeiten durch.

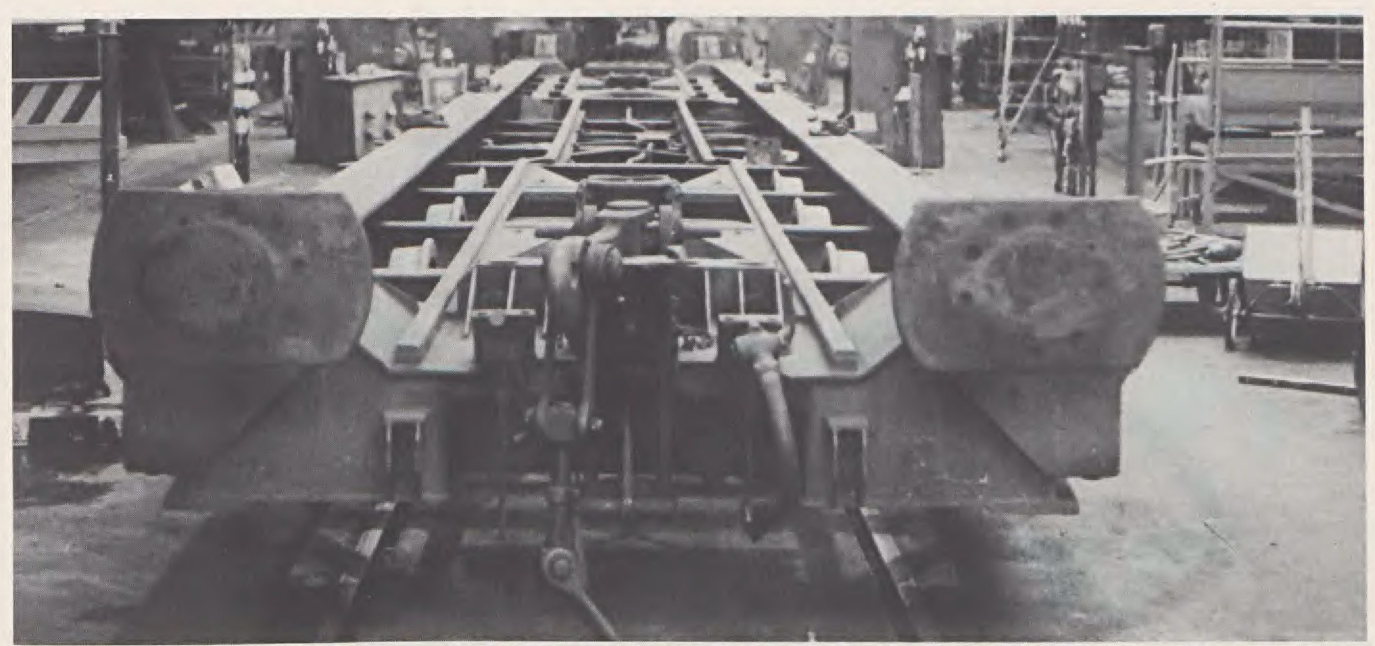
Beachtlich ist auch der große Stand von 240 Auszubildenden, die dort praktisch und theoretisch geschult werden.

Am 18. 11. 80 kehrte die 251 902 wieder nach Warthausen zur DB-Schmalspurbahn Warthausen-Ochsenhausen zurück. Mit der Normalspurlok 215 009 waren zwei komplette Kranzüge bestehend aus Kranwagen, Schutzwagen, Mannschaftswagen und Gerätewagen nach Warthausen gekommen, um die 251 902 sicher vom Schmalspurtransportwagen auf einen aus Containerwagen umgebauten Rollschemeltransportwagen abzusetzen, der dann von der Normalspurkleinlok 332 251 zur Schmalspurüberladerampe gefahren wurde. Dort konnte die 251 902 mit eigener Kraft auf ihr Schmalspurgleis rollen. Anschließend mußte sofort die 251 903 wieder verladenw erden, um wegen Ausfalls eines Twin-Disc-Wandlers erneut in's AW Nürnberg transportiert zu werden, woher sie gerade erst kurze Zeit vorher von einer Hauptuntersuchung zurückgekehrt war. Wegen der Abwesenheit der 251 902 zur HU war eine schwierige Situation in Warthausen eingetreten, weil die 251 903 nur mit verminderter Kraft betriebsbereit war und somit nur kurze Züge fahren konnte, was häufige Fahrten zwischen Warthausen und Ochsenhausen erforderlich machte.



251 903 ist im September 1980 von einer HU aus dem AW Nürnberg zurückgekehrt und wird in Warthausen mit einem Kran vom Spezialtieflader auf das Schmalspurgleis abgesetzt. Da diese Prozedur sehr umständlich war, nahm man bei der Rückkehr der 251 902 zwei Eisenbahnkräne zum Abladen.

Foto: Herbert Knorr



Sechsachsiger Tieflader Vaai zum Transport schienengebundener Fahrzeuge aller Spurweiten. Die „Ladefläche" hat verstellbare Schienen für alle gängigen Spurweiten (750, 915, 1000, 1067, 1435 und 1524 mm). Sein beträchtliches Eigengewicht von 27 t bekommt er durch die stabile Konstruktion, ist er doch für ein Ladegewicht bis 60 t zugelassen. Im DB-Bestand gibt es von diesem Spezial-Tieflader nur 3 Stück. Es ist verständlich, daß sie terminlich immer ausgebucht sind. Ein noch vorhandener Klebezettel aus Italien beweist, daß man auch außerhalb der DB-Grenzen auf diesen Fahrzeugtyp zurückgreift. Foto: Robert Münzing



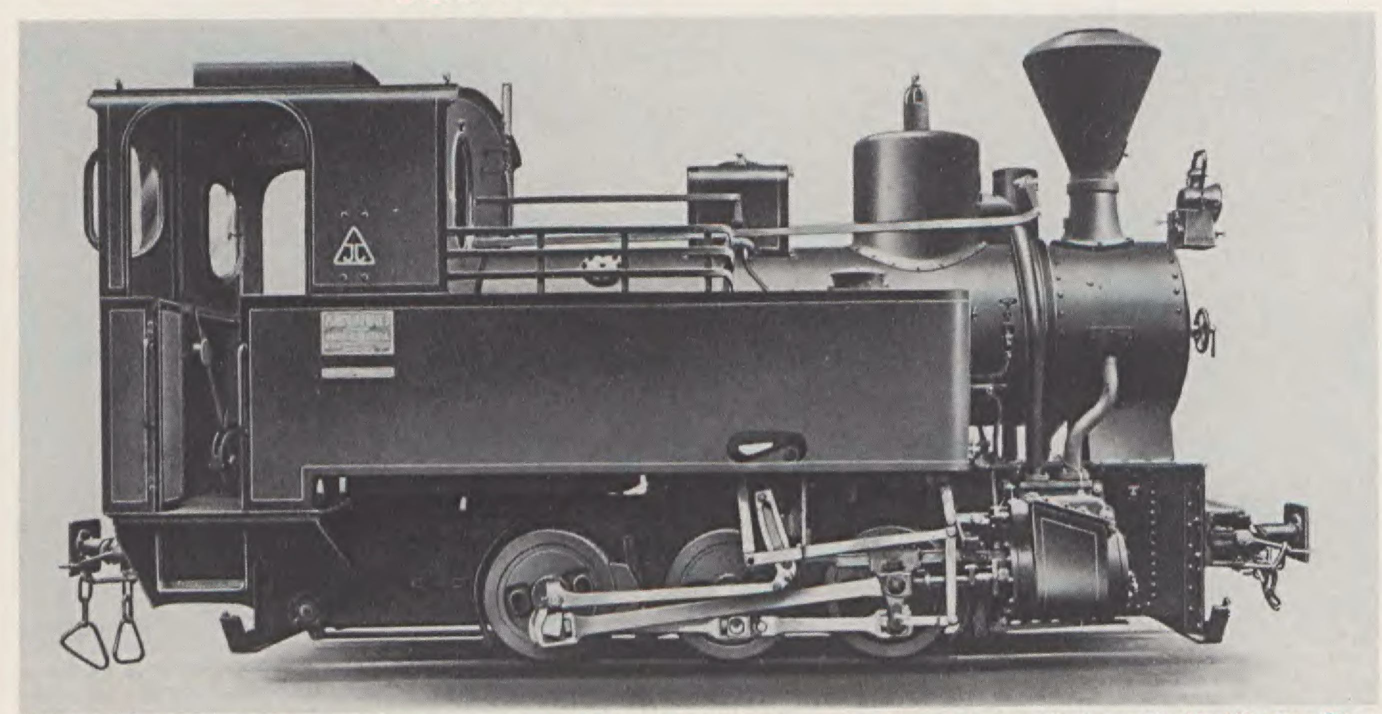
Federleicht haben die beiden Laufkräne die 39 Tonnen der 251 902 mit Spezialladegeschirren von ihren Behelfsfahrgestellen abgehoben, um sie gleich auf dem Spezialtieflader abzusetzen, mit dem die Fahrt zum heimatlichen Warthausen angetreten wird. Foto: Robert Münzing



Hauptuntersuchungsbedürftig auch rein äußerlich wartet die 251 902 auf dem Spezialtieflader auf ihren Abtransport zur HU im AW Nürnberg. Foto: Herbert Knorr



Warthausen im September 1980: Rechts im Bild ist die 251 903 auf dem Schmalspurtransportwagen soeben aus dem AW Nürnberg von einer Hauptuntersuchung zurückgekehrt. Links im Bild wartet 251 902 auf ihre Verladung, um ihrerseits zur HU nach Nürnberg transportiert zu werden. Foto: Herbert Knorr



Romantische Grubenbahn: C-Naßdampftenderlok für 800 mm Spur erbaut von der Firma Arn. Jung in Jungenthal bei Kirchen/Sieg. In unregelmäßiger Folge zeigen wir auf diesen Seiten in einer Reihe von Fotos, wie schön und lebendig Schmalspurbahnen in aller Welt zum Wohle ihrer Kunden verkehren.

Die LGB als Grubenbahn

Von Peter Gurlt

In allen Ländern der Welt, in denen Bergbauarbeiten durchgeführt werden müssen, kommen Eisenbahnen zum Einsatz. Kein anderer Verkehrsträger kann solch große Mengen transportieren und dabei doch so relativ beweglich bleiben. Es kommen meist Schmalspurbahnen zu Einsatz.
Kupfer aus Argentinien, Kohle aus Deutschland und Gestein aus einem Berg (St. Gotthard), durch den ein Straßentunnel gebaut wird, haben eines gemeinsam: Ihr Transport erfolgt per Bahn. Das Kupfer wird über Tage abgebaut und die (Stein-)Kohle im Untertagebau gefördert, doch transportiert, schon von der Stelle ihres Ursprungs an, werden sie per Bahn. Es gibt auch viele andere Stoffe, die irgendwo abgebaut oder gefördert werden müssen, z. B. Salz, Schwerspat, Eisen etc., auch sie werden per Bahn transportiert.
Meist werden dafür Schmalspurbahnen eingesetzt, warum? Im Untertagebau ist das sofort klar: Die engen Stollen mit ihren scharfen Biegungen lassen nichts anderes zu. Ein Ausbau auf die Größe, die ein Normalspurzug benötigen würde, ist zu teuer. Außerdem kann eine Ader erschöpft sein und die Verlegung der Gleise in einen anderen Teil des Bergwerkes erforderlich werden. Auch im Tagebau ändert sich die Streckenführung oft – eindeutige Vorteile für Schmalspurbahnen.
Die Bahn hat sich dort durchgesetzt. Wo noch vor 100 Jahren Menschen oder Pferde die schweren Loren mit Muskelkraft bewegt haben, tun heute Lokomotiven in einer ungeheueren, kaum vorstellbaren Vielfalt ihren Dienst. Da sieht man Akkumulator- und Diesellok und natürlich auch Ellok in den abenteuerlichsten Formen (z. B. Ellok mit seitlichem Fahrleitungsbügel). Viele Grubenbahnen sind im Laufe der Zeit auch zu normalen Bahnen mit Güter- und Personenbeförderung gewachsen. Was für eine Welt, was für eine Welt für die LGB.
Das normale Modellprogramm gibt uns sehr gutes Material in die Hand. Unter den Lok fällt sofort die neue 2090 auf, die für den Einsatz in einer Grube wie geschaffen ist. Aber auch die 2060 macht sich dafür bestimmt nicht schlecht. Für die Rangierarbeiten in der Umladestation sind die Modelle 2010 und 2075 geeignet. Und bei den Waggons? Die Kumpels könnten, nachdem sie mit der Straßenbahn 2035 zur Arbeit gekommen sind, mit einem leicht umgebauten Aussichtswagen 3041 einfahren. Das abgebaute Material wird mit der Kipplore 4043 zu Tage gefördert, Kabel-, Hochbord- und Rungenwagen (4044, 45, 46) bringen die zur Arbeit nötigen Dinge wie Maschinen, Grubenholz und Sprengstoff in die Mine. Der Abtransport, z. B. in eine Stahlhütte, erfolgt mit den Waggons 4021, 4041 oder 4062. Es blei-



Abbildung 1: Dies ist ein Beispiel für eine Grubenbahn mit Tagebaubetrieb. **Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader**



Moderne Grubenbahn: Ellok 93 der Braunschweigischen Kohlenbergwerke mit einem Abraumzug im Tagebaugebiet bei Helmstedt.
Foto: Wolfgang Richter

durchsichtiges Plexiglas

1 2 3

Abbildung 2: Vorschlag für eine Gartenanlage mit Stollen unter Tage (und Einsichtsmöglichkeit von oben). Die Ziffern bedeuten 1) Erdreich, 2) Isolierung gegen Wasser und Pflanzen (z. B.dünnes Blech) und 3) farblich nachbehandelter Gips in Gesteinsform.
Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Abbildung 3: Stollen unter Tage mit Einsicht von der Seite (auch für Innenanlagen möglich und dort vor allem wegen der Illuminationsmöglichkeit sehr reizvoll). **Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader**

ben auch noch viele Möglichkeiten zum Eigenbau. Lokomotiven und Waggons hätten wir also, doch wie soll so eine Grube aussehen?
Zuerst müssen wir uns darüber klar werden, ob wir einen Übertage- oder einen Untertageabbau darstellen wollen. Der Tagebau ist einfach, man braucht nur die Gleise normal zu verlegen und dann einige Requisiten wie Bagger usw. aufzustellen. An das Ende der Strecke kommt der Hang, von dem abgebaut wird. Das kann bei einer Gartenanlage ein Sandberg oder bei einer Innenanlage eine Attrappe aus Geländebaumaterial sein (Abb. 1). Hinzu kommen noch Gleise zum Rangieren. Der Abraum kann am besten gleich in Waggons 4021 oder 4041 verladen werden.
Schwierig ist es beim Untertagebetrieb, schließlich können wir ja in unserer Wohnung nicht den Fußboden aufreißen (wegen der Ehefrau) oder unseren Garten bis in ein paar Meter Tiefe umgraben.
Oder doch? Die Idee mit dem Loch (im Garten, nicht in der Wohnung, versteht sich) ist nicht so schlecht. Man könnte ca. 30 cm unter dem Normalniveau unserer Gartenanlage schmale, nach oben offene Gänge mit steilen Seitenwänden anlegen und nach oben hin mit durchsichtigem Plexiglas abdecken (Abb. 2) oder einfach offen lassen (Vorsicht mit Regenwasser, Überschwemmungsgefahr!) Ein paar blinde Seitenstollen mit Arbeitern, ein Förderkorb an die Oberfläche oder eine Zufahrt und schon ist eine perfekte Grubenanlage fertig. Es fehlen nur noch ein paar Gleisanlagen über Tage und wir haben einen ganzen Minenbetrieb.
Doch es geht auch anders. Wir können die „Grube" in einem Berg verlegen und eine Seite offen lassen, diese Möglichkeit eignet sich auch für Innenanlagen (Abb. 3).
Wer auf die Darstellung des Betriebes unter Tage verzichten will oder muß, kann dies durchaus tun, denn ein interessanter Teil der Anlage befindet sich ohnehin über Tage. Gemeint ist das Werk, in dem die Kipploren in andere Waggons umgeschüttet werden. Als Grubengleis reicht dann ein Stumpfgleis unter ein Bett oder hinter einen Schrank aus. Wir brauchen dann noch ein Zufahrtsgleis als Verbindung mit unserer Anlage und Gleise, auf denen die leeren Waggons bereitgestellt und beladen werden können, ferner eine Möglichkeit zum Rangieren und ein Gleis, auf dem die Loren entladen werden. Ein Beispiel für eine einfache Anlage ist Abb. 4.
Wir wollen aber auch ein Arbeitsbeispiel für eine große Anlage (Abb. 5) geben. Ein aus Richtung Stadt kommender Personenzug (oder eine Straßenbahn) biegt zur Mine ab. Auf Gleis 3 wartet schon ein Grubenzug, der die Kumpels in die Grube bringen soll. Dieser fährt (Lok voraus) in den Berg ein und trifft auf Gleis 1 auf einen Lorenzug ohne Lok. Der Lorenzug kuppelt automatisch an. Durch einen Dauerentkuppler werden die hinter der Lok laufenden Waggons abgekuppelt und stehen nun ihrerseit auf Gleis 1. Sobald der gesamte, neugebildete Zug auf Gleis 1a steht, kann er über Gleis 2 wieder ausfahren (Lok voraus). Auf Gleis 4 wartet bereits ein weiterer Zug mit leeren Lo-

Abbildung 4: Vorschlag für eine einfache Grubenanlage. Die Ziffern bedeuten 1a) Abstellgleis, 1b) Gleis mit automatischer Entladevorrichtung für Kipploren, 2a-c) Ladegleise und 2d) Gleiswaage. **Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader**

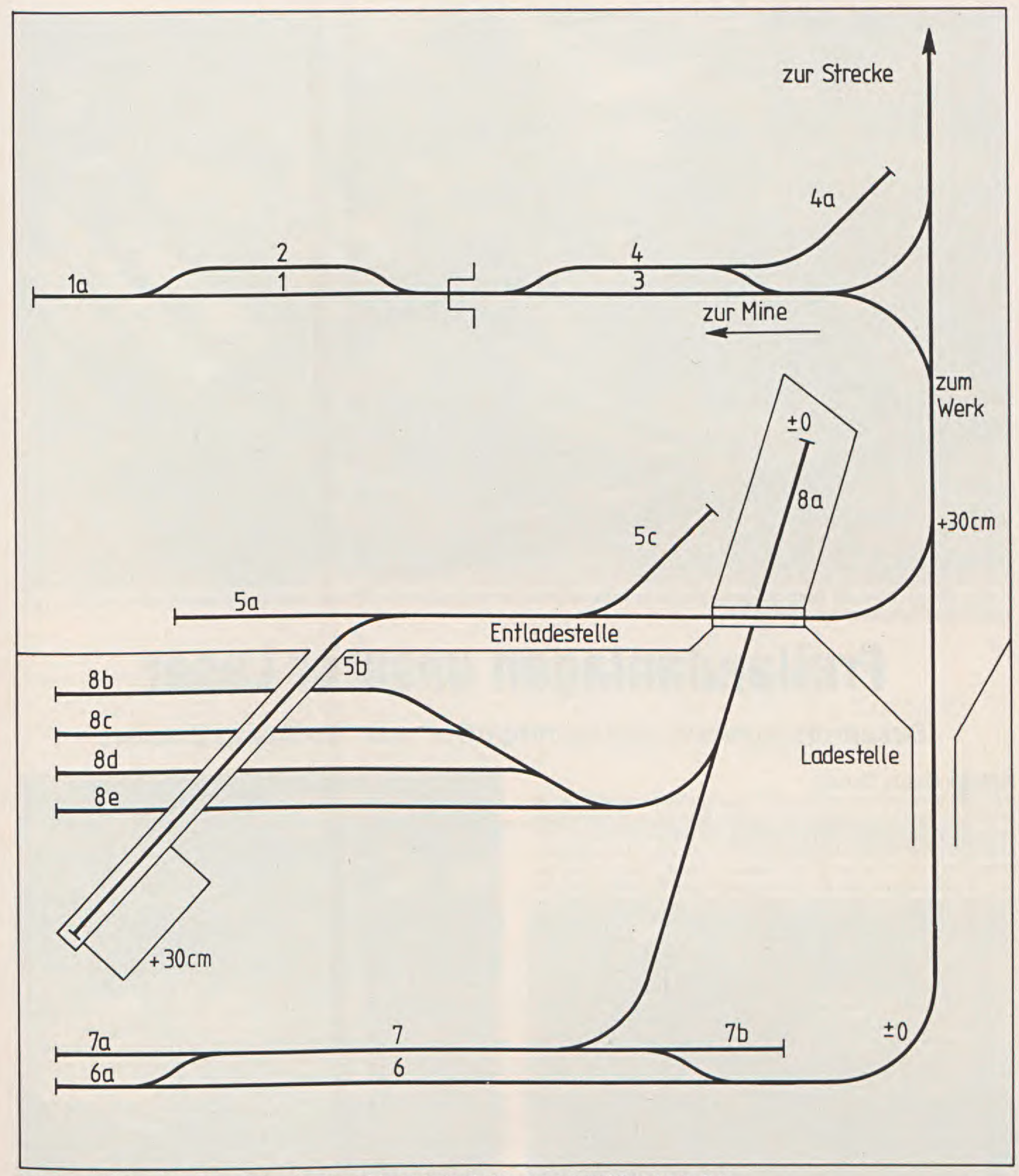


Abbildung 5: Das ist der Vorschlag für eine größere Grubenbahnanlage. Die Ziffern bedeuten:
A) Minengleise: 1) Einfahrgleis unter Tage mit Dauerentkuppler, 1a) Ausziehgleis unter Tage, 2) Umfahrgleis unter Tage, 3) Grubeneinfahrgleis, 4) Grubenausfahrgleis, 4a) Lokwarte- bzw. Abstellgleis.
B) Entladegleise: 5a) Lokabziehgleis, 5b) Rampengleis mit Entladevorrichtung, 5c) Lokwartegleis.
C) Ladestellengleise: 6) Umfahrgleis, 6a) Lokabziehgleis, 7) Übergabegleis, 7a) Abstellgleis, 7b) Lokwartegleis, 8a) Ausziehgleis, 8b-e) Ladegleise.
Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader

ren, auf 4a stehen Materialien (Grubenholz, Kabel), die in der Grube benötigt werden. Unser Zug fährt weiter in Richtung Werk zur Entladestelle.
Auf Gleis 5 wird unsere Lok abgekuppelt und weicht auf Gleis 5a aus. Eine im Gleis 5c wartende zweite Lok drückt die Loren auf die Rampe 5b, wo sie entladen werden. Die erste Lok setzt um auf Gleis 5c. Dann fährt der Leerzug in Richtung Mine.
Ein Zug mit leeren Waggons 4021 kommt von der Strecke und fährt in die tiefer gelegene Ladestelle ein. Aus Gleis 7b kommend übernimmt eine Rangierlok den Zug und stößt ihn vom Ausziehgleis 8a aus auf die Ladegleise 8b-e. Gleichzeitig holt sie beladene Wagen ab und stellt diese auf Gleis 7 zu einem Güterzug zusammen.
Wie man ersehen kann, bietet eine Grubenbahn doch eine Menge von Betriebsmöglichkeiten. Man kann auch sehr vielseitiges Fahrzeugmaterial einsetzen. Ich hoffe, einige Anregungen gegeben zu haben und hoffe mit der Redaktion, daß wir bald einmal Fotos von einer Grubenbahn erhalten werden, die nach diesen Vorschlägen aufgebaut worden ist. Herrn Schrader ist zu danken, daß er nach meinen Entwürfen die Zeichnungen der Betriebsmöglichkeiten angefertigt hat.



Anlage Simon: Blick auf (fast) die ganze Freilandanlage, die sich vor allem durch die schönen selbstgebauten Häuser und durch die vorbildliche Bepflanzung auszeichnet.

Freilandanlagen unserer Leser

Zusammengestellt und kommentiert von Wolfgang Zeunert

Anlage Heinz Simon

Herr Simon beantwortet präzise die Frage: Wie lange braucht man für den Bau einer Gartenanlage? Planung und Baubeginn im November, zwischen Weihnachten und Neujahr Bau der Gleisbettelemente, Februar/März Aufbau des Gleisbettes und im Mai Beginn des Fahrbetriebs. Nach und nach kamen die Gebäude und die Bepflanzung dazu. Die Gebäude wurden alle aus wasserfestem Sperrholz, Zedernholz, Dachpappe und Plexiglas gebaut. Herr Simon ist Schreiner, so daß diese Arbeiten mit dem richtigen Werkzeug fix von der Hand gehen. Bemerkenswert ist noch die Gleisbettung, die in einer Kiesbettung von 5 cm Höhe liegt. Der Kies wird in wasserfesten Behältern untergebracht, die in 10 cm Abstand Löcher von 10 mm Durchmesser haben. Dadurch kann das Regenwasser schnell ablaufen, so daß die ganze Gleisanlage immer wieder schnell im Trocknen liegt. Die etwas erhöhte Gleisanlage bietet außerdem Schutz gegen aufspritzendes Erdreich bei Regen. Wie das Gleisbett im einzelnen konstruiert ist, zeigt die beigefügte Zeichnung. Im Einsatz auf der Anlage sind 11 Lokomotiven und 60 Wagen. Die Anlage hat eine Gesamtgröße von etwa 120 qm. Eingebaut sind 120 m Gleis, 18 elektrische und 8 Handweichen, 1 Kreuzung, 3 Signale mit Zugbeinflussung und 15 abschaltbare Gleise. Zur Zeit wird der Haltepunkt Trebnitz zum Bahnhof mit Tanklager umgebaut. Hier zweigt auch eine Neubaustrecke in Form einer Acht mit Brücke und Tunnel ab.



Anlage Simon: Blick auf die Güteranlage von Waldfrieden.



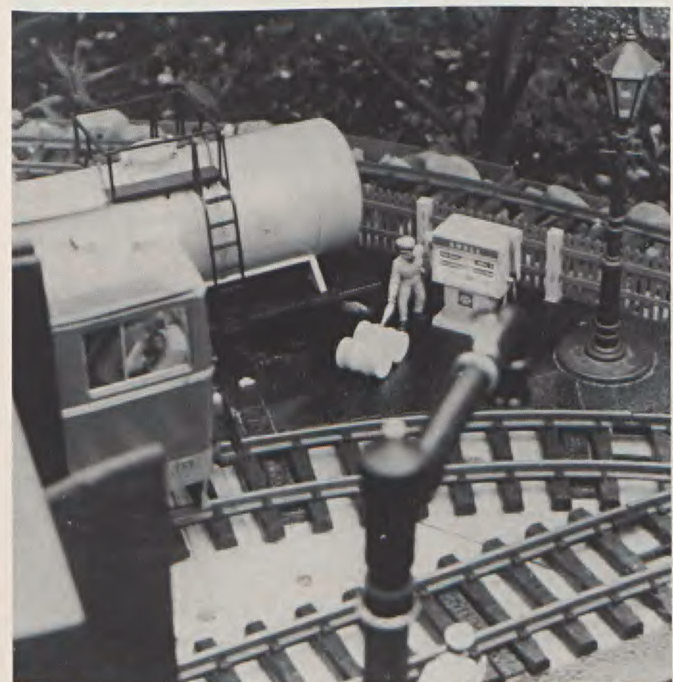
Anlage Simon: Bahnhof Waldfrieden, der direkt am Freisitz liegt.



Anlage Simon: Bahnhof Waldfrieden von der anderen Seite her gesehen.

ölgehärtete Hartfaser
Kies
Kabel
Entwässerung Φ 10 mm
wasserfeste Spanplatte
Kunststoffkorken
20 mm
Verbundpflasterstein
Erdreich
10 ÷ 15 cm Sand

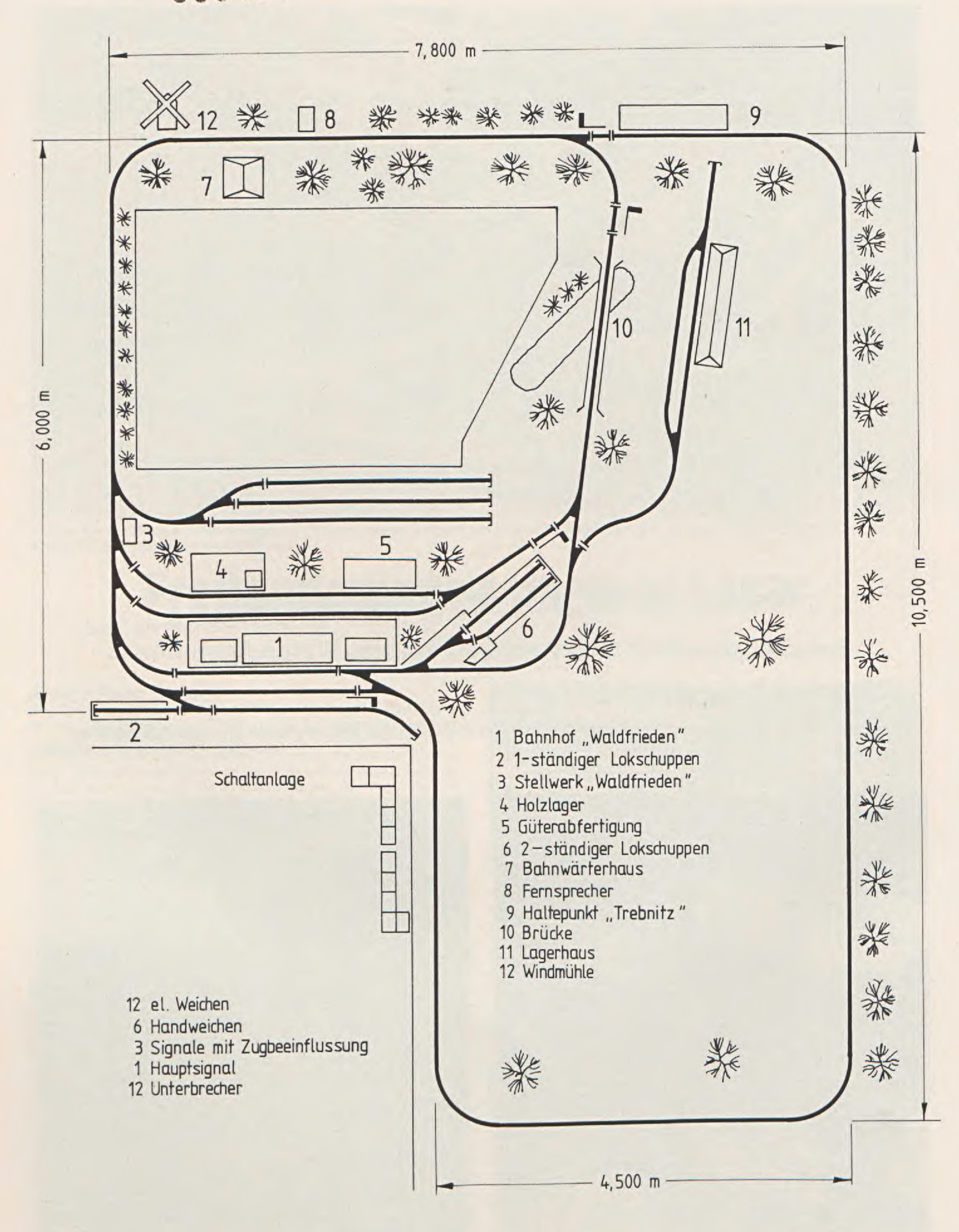
Anlage Simon: Das ist die Gleisbettungsmethode in wasserfesten Kästen, die Herr Simon auf seiner Freilandanlage anwendet.
Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Anlage Simon: Selten gesehen bisher haben wir eine zünftige Dieseltankstelle für die Diesellok. Dabei gibt es die Zapfsäule (von GAMA) in jedem Spielwarenladen.



Anlage Simon: Im Gartenlokal der Bahnhofsgaststätte Waldfrieden tut sich so allerlei. Vorn werden gerade fröhliche Zecher bedient, während sich hinten eine Reisegruppe zu einem Foto aufgestellt hat.



Gleisplan der Anlage Heinz Simon.

Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Anlage Simon: Die 2095 fährt mit einem schweren Personenzug am ebenfalls selbstgebauten Stellwerk vorbei in den Bahnhof Waldfrieden ein.



Anlage Simon: Herr Simon ist von Beruf Schreiner und besitzt so das gewisse Händchen für den Selbstbau von Gebäudemodellen. Im Bild das Empfangsgebäude des Bahnhofs Waldfrieden.



Anlage Simon: Geschickt fotografierter Blick auf die Bahnhofseinfahrt von Waldfrieden mit ganz natürlich wirkendem Pflanzenwuchs.

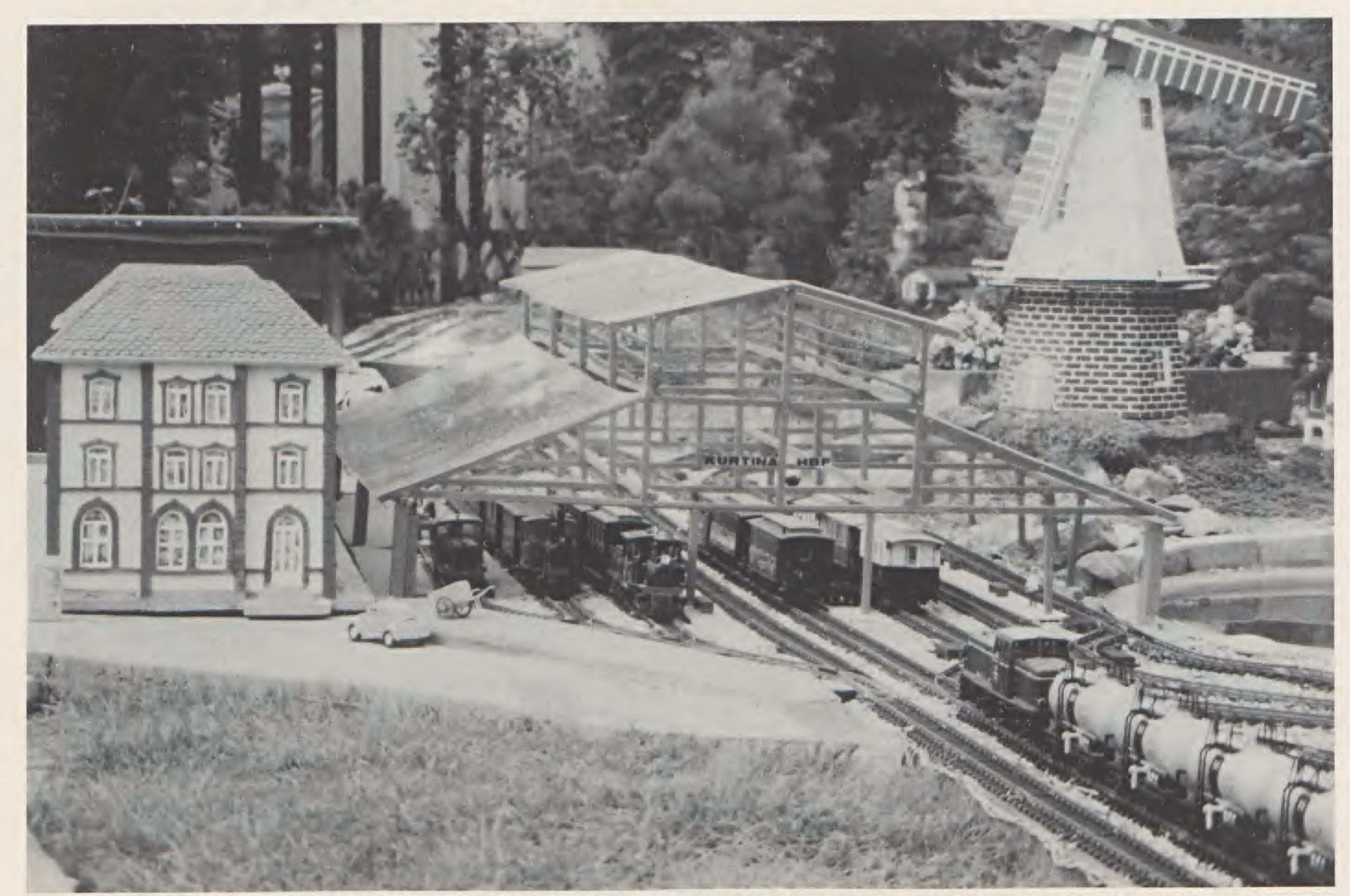


Anlage Simon: Das ist das stattliche Holzlager der Schreinerei Simon in Waldfrieden.



Anlage Simon: Blick auf den Haltepunkt Trebnitz, ebenfalls ein Holzeigenbau von Herrn Simon.





Anlage Kurt Strotmann: Die an sich schon handlich großen LGB-Fahrzeuge lassen auf dieser Aufnahme erkennen, welche Ausmaße die ebenso imposante wie interessante Bahnhofshalle besitzt. Ein solch großes und interessantes Bauwerk haben wir für die LGB zuvor noch nicht gesehen!

Anlage Kurt Strotmann

Die Anlage von Herrn Strotmann besteht schon seit 10 Jahren und errang bereits vor langer Zeit einmal einen Preis bei einem LGB-Wettbewerb (siehe LGB-DEPESCHE 7/8). Wir haben Herrn Strotmann gebeten, einmal selbst über seine großzügig angelegte Gartenbahn zu berichten:

Meine Anlage besteht aus einem großen Oval mit einer doppelgleisigen Strecke (Länge 30 m, Breite 6 m).

Am Hauptbahnhof mit überdachter Bahnhofshalle zweigt eine Bergstrecke ab, von der wiederum eine Nebenstrecke abzweigt, an der ein Anschlußgleis zu einem Kieswerk führt. Ebenfalls vom Hbf zweigt auch eine Nebenbahn ab, die um einen See (teilweise durch einen Tunnel) herum führt. Der Hbf hat 7 Durchgangsgleise und ein Stumpfgleis.

Von den Gleisen 2, 3 und 4 kann man über eine Doppelkreuzungsweiche in den Güterbahnhof einfahren. Der Gbf hat einen Ablaufberg, der in eine Gleisharfe mit 7 Gleisen führt.

Die Fahrzeuge, die seit der „ersten Stunde" im Einsatz sind, erfüllen nach wie vor ihre Pflicht. Lediglich bei einer Lok wurde im vergangenen Jahr das komplette Fahrgestell ausgetauscht.

Es verkehren acht Züge, darunter ein Chemie- und ein Kohlezug mit jeweils 16 Achsen sowie ein Zirkuszug mit 18 Achsen.

Verlegt sind auf dem ca. 180 m² großen Gelände 250 m Gleis und 32 Weichen sowie eine Straßenbahnstrecke von 22 m Gleislänge.

Die ca. 50 Gebäude und 2 Brücken sind bis auf die Kirche und 3 Alpha-Häuser aus Styropor ähnlichen Baustoffen selbst erbaut.

Für die Zukunft ist geplant der Einsatz eines Schnellzuges mit den neuen rot-elfenbeinfarbigen Wagen und der ÖBB 2095 sowie eines Triebwagens für die Bergstrecke und Nebenbahn.

Kurt Strotmann

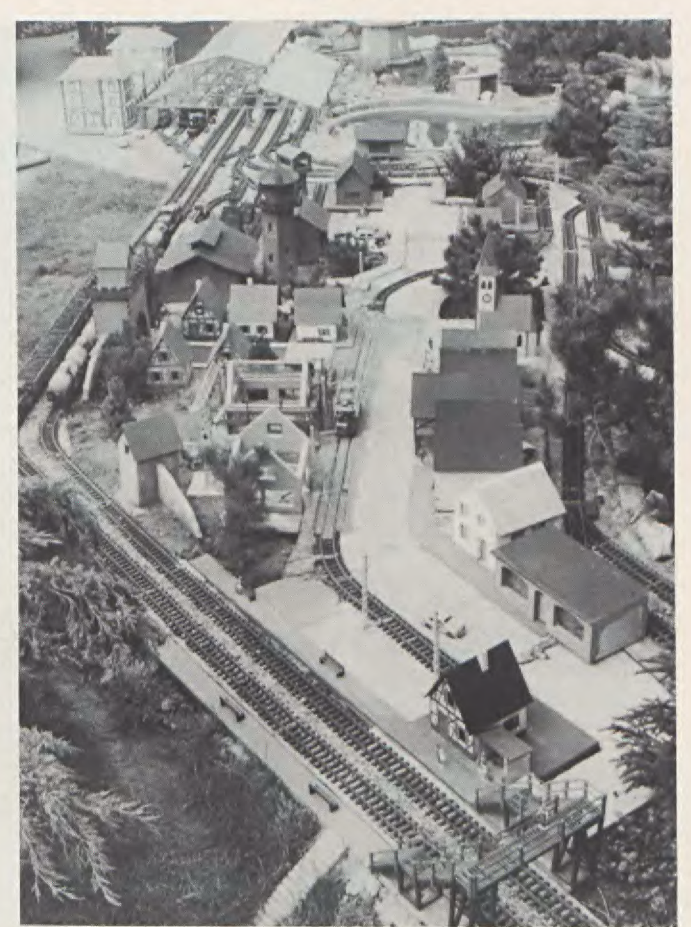


Anlage Strotmann: Vor der großen Bahnhofshalle steht ein ebenso imposantes wie gelungenes Empfangsgebäude im Kaiser-Wilhelm-Stil.



Anlage Strotmann: Bei Minibahnen legt man oft eine Münze neben ein Fahrzeug, um zu zeigen, wie winzig es ist. Damit kommen wir bei der herrlich großen LGB natürlich nicht aus, weshalb der Schäferhund von Strotmanns eingesprungen ist, um die gewaltigen Ausmaße der Bahnhofshalle nebst Empfangsgebäude zu dokumentieren.

Gleisplanskizze der „Rhein-Main Gartenbahn" von Kurt Strotmann.



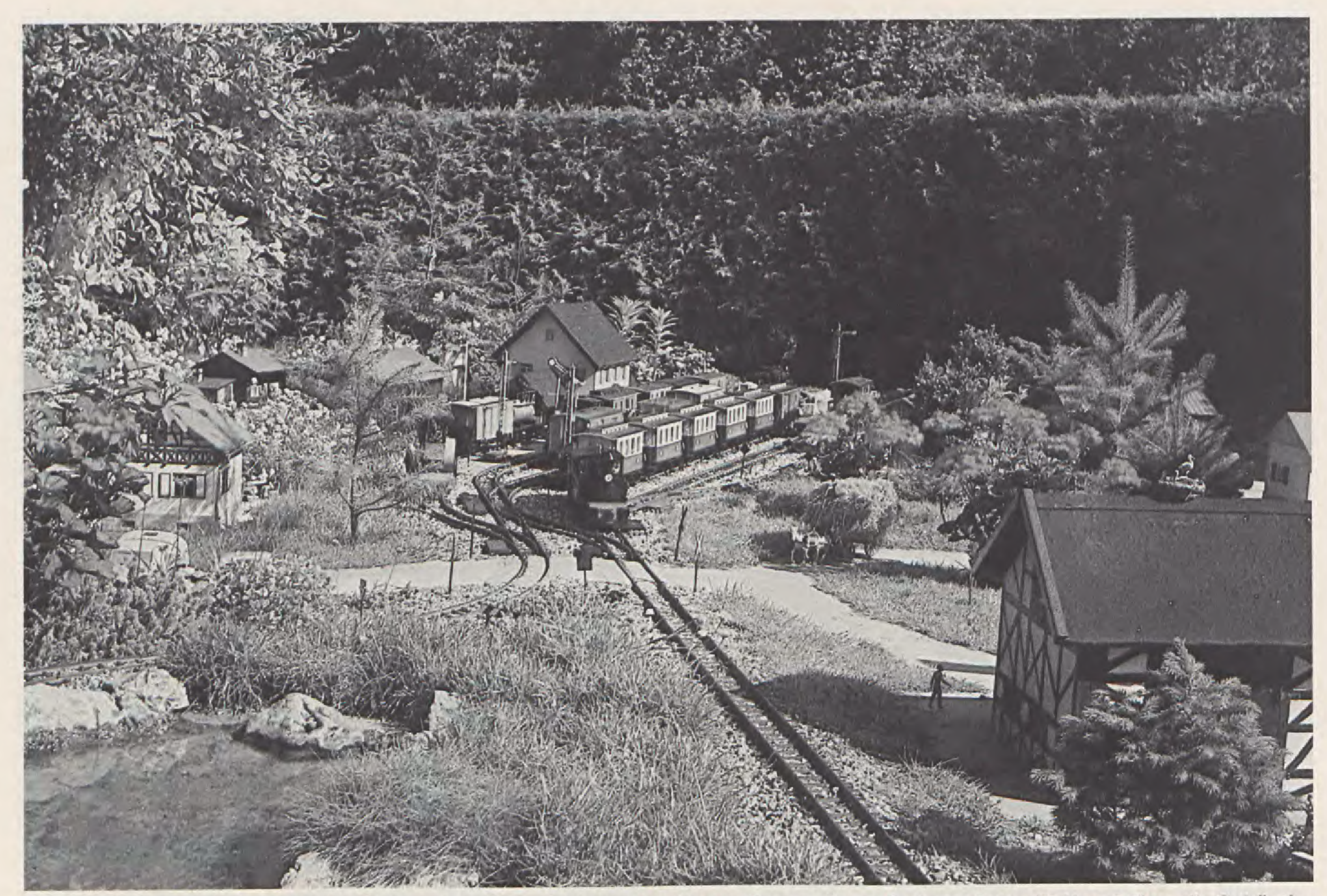
Anlage Strotmann: Die Gartenanlage von Herrn Strotmann hat eine ganz schöne Ausdehnung, wie man sieht. In Bildmitte kann man erkennen, daß auf der breiten Hauptstraße der Altstadt eine Straßenbahn verkehrt. Im Hintergrund ist der Hauptbahnhof mit der großen Bahnhofshalle zu sehen.



Anlage Strotmann: Blick auf das Bahnbetriebswerk (Bw) und die Feuerwache (in Bildmitte links vor dem alpenländischen Bahnhof).



Anlage Strotmann: Ein Gegenschuß zeigt die Altstadt mit dem schönen alten Stadttor.



Anlage Goebel: Ein Personenzug fährt aus dem Bahnhof aus. Da stimmt alles an dieser Gartenanlage, die Vegetation, die Gebäudeaufstellung, der See und natürlich die Gleisanlage.

Anlage Jürgen Goebel

150 m Gleis sind in zwei Stromkreise unterteilt in einer Gartenanlage, die neben eisenbahntechnischen Belangen vor allem durch die zur Bahn passende gärtnerische Ausgestaltung besticht. Bahnhöfe und Bauernhöfe, Windmühle, Kirche und Wasserschloß sind Eigenbau. Leider konnten wir nur eine kleine Bildauswahl treffen, verweisen aber in diesem Zusammenhang auch auf unsere Farbbildseiten, wo noch zwei Motive von der meisterhaft angelegten Anlage gezeigt werden. Eine Kleinigkeit ist bei Herrn Goebel ganz besonders zu erwähnen: Er widmet auch den Straßen in seiner Miniaturgartenlandschaft die notwendige Aufmerksamkeit. Da wimmelt es geradezu von köstlichen Szenen. Einer der Höhepunkte ist das Pferdegespann mit den Erntewagen.



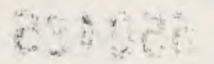
Anlage Goebel: Blick über die Dorfstraße zum Wasserschloß. Ganz selten einmal werden auch Straßenmotive auf Gartenanlagen liebevoll ausgestaltet.

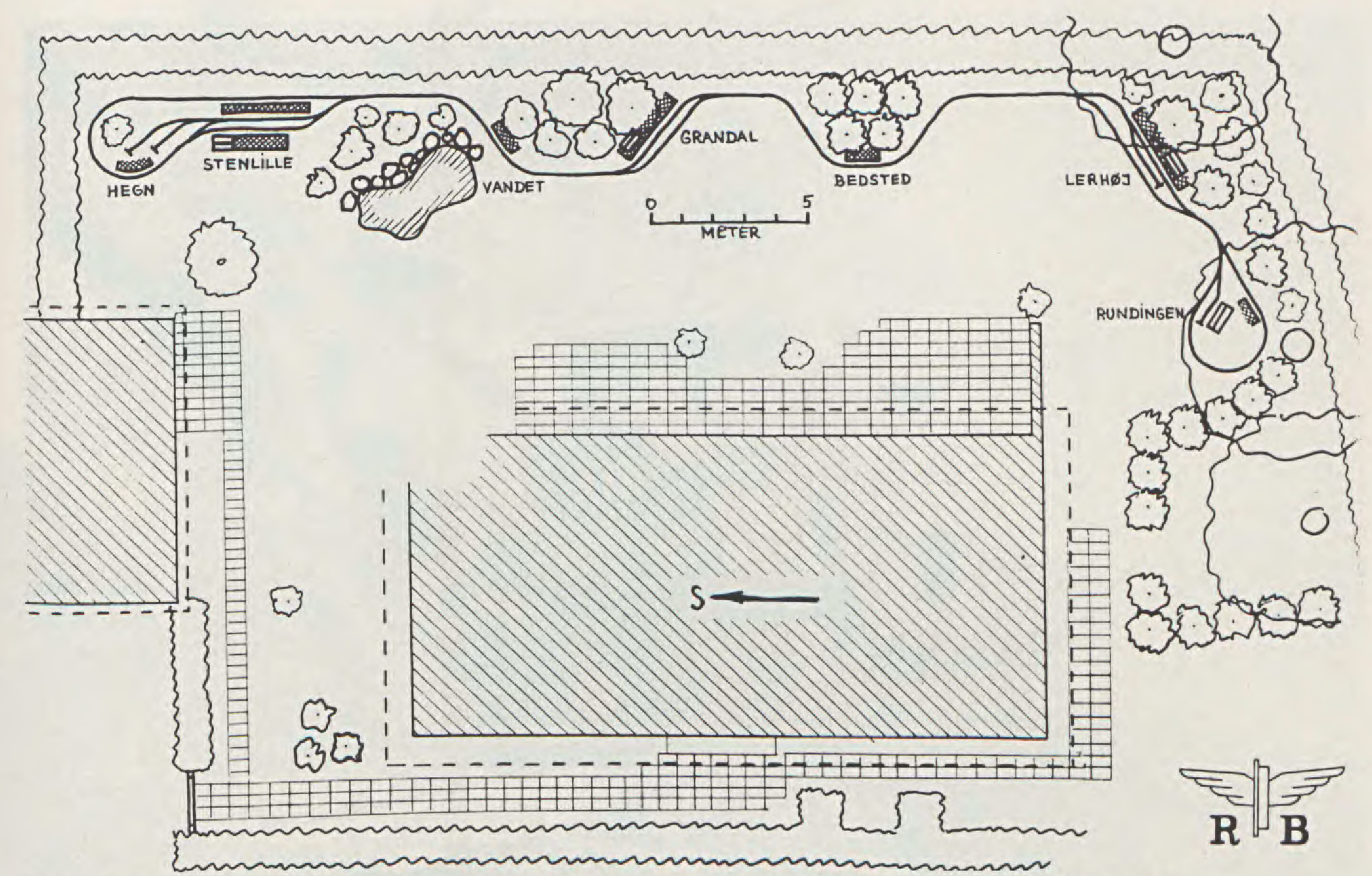


Anlage Goebel: Ein Zug fährt in den Bahnhof Jenshofen ein.



Anlage Goebel: Eine Schafherde überquert die Landstraße der Gartenanlage.





Anlage Ole Aaberg: Gekonnt wie die Gleisplanskizze ist auch die Gartenanlage dieses dänischen LGB-Freundes.



Anlage Aaberg: Ein PmG mit „danisierten" Waggons hält im Unterwegsbahnhof.

Anlage Ole Aaberg

In Dänemark steht diese Anlage, die durch ihre saubere gärtnerische Gestaltung ebenso besticht wie durch die großzügige weite Linienführung der LGB-Strecke. Da liegt jedes Gleis naturgetreu in der Landschaft, so als wäre wirklich eine weite Gegend zu durchfahren. Im Betrieb befinden sich 4 Lokomotiven, 3 Triebwagen und etwa 30 Personen- und Güterwagen, die meist Eigenbauten auf LGB-Chassis sind. In Dänemark hat man halt gern Modelle, die auch dänisch aussehen! Der Betriebsablauf ist vollautomatisch, was Herrn Aaberg Gelegenheit gibt, den Lauf seiner Züge genüßlich im sonnigen Garten zu beobachten. Insgesamt sind etwa 100 m Gleis, 3 Bahnhöfe mit 10 Weichen und 4 Haltestellen mit 2 Weichen verlegt. Zur Zeit ist eine Anlagenerweiterung im Bau, die auf der Zeichnung links unten plaziert wird.

Anlage Benjamin Mosch

Der Benjamin ist erst 12 Jahre alt und fährt mit einer LGB-Batteriebahn. Er besitzt einen Tunnel, verschiedene Wagen und eine ganze Menge Schienen. Jetzt hat er einen Anfang gemacht und den Betrieb nach draußen verlegt. Schon mancher hat so mit einer Freilandanlage begonnen. Mach' weiter so, Benjamin!



Anlage Aaberg: Die Unterwegsstation Grandal läßt die Großzügigkeit der Trassenführung erkennen, die diese gepflegte dänische Freilandanlage auszeichnet.



Anlage Mosch: Klein mit einer Batteriebahn fängt manch einer im Garten an. Wie reizvoll auch ein bescheidener Anfang im Freien sein kann, beweist dieses Bild!

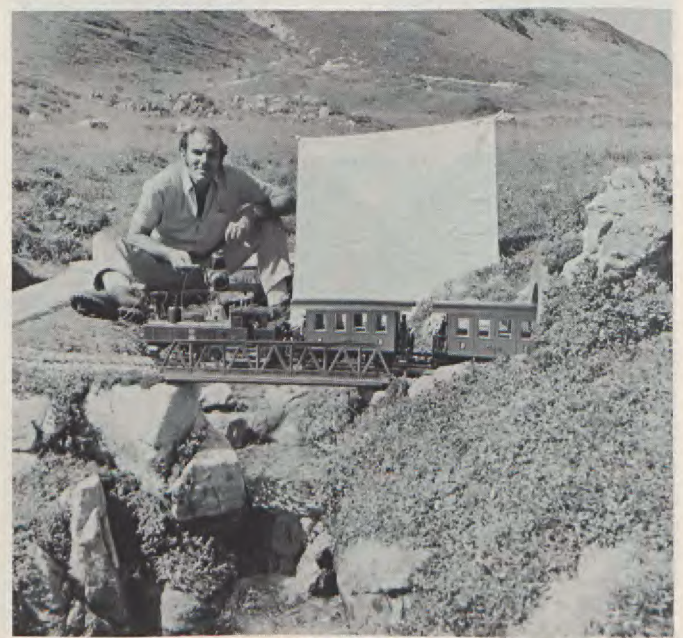
Altbauellok Ge 6/6 der Rhätischen Bahn in der Schweiz — genannt das Rhätische Krokodil. Eine fantastische Maschine in einer urwüchsigen Landschaft, ein großartiges Modell auf einer herrlichen Aufnahme von Gerhard Binanzer.

Gerhard Binanzer und die LGB im Freien

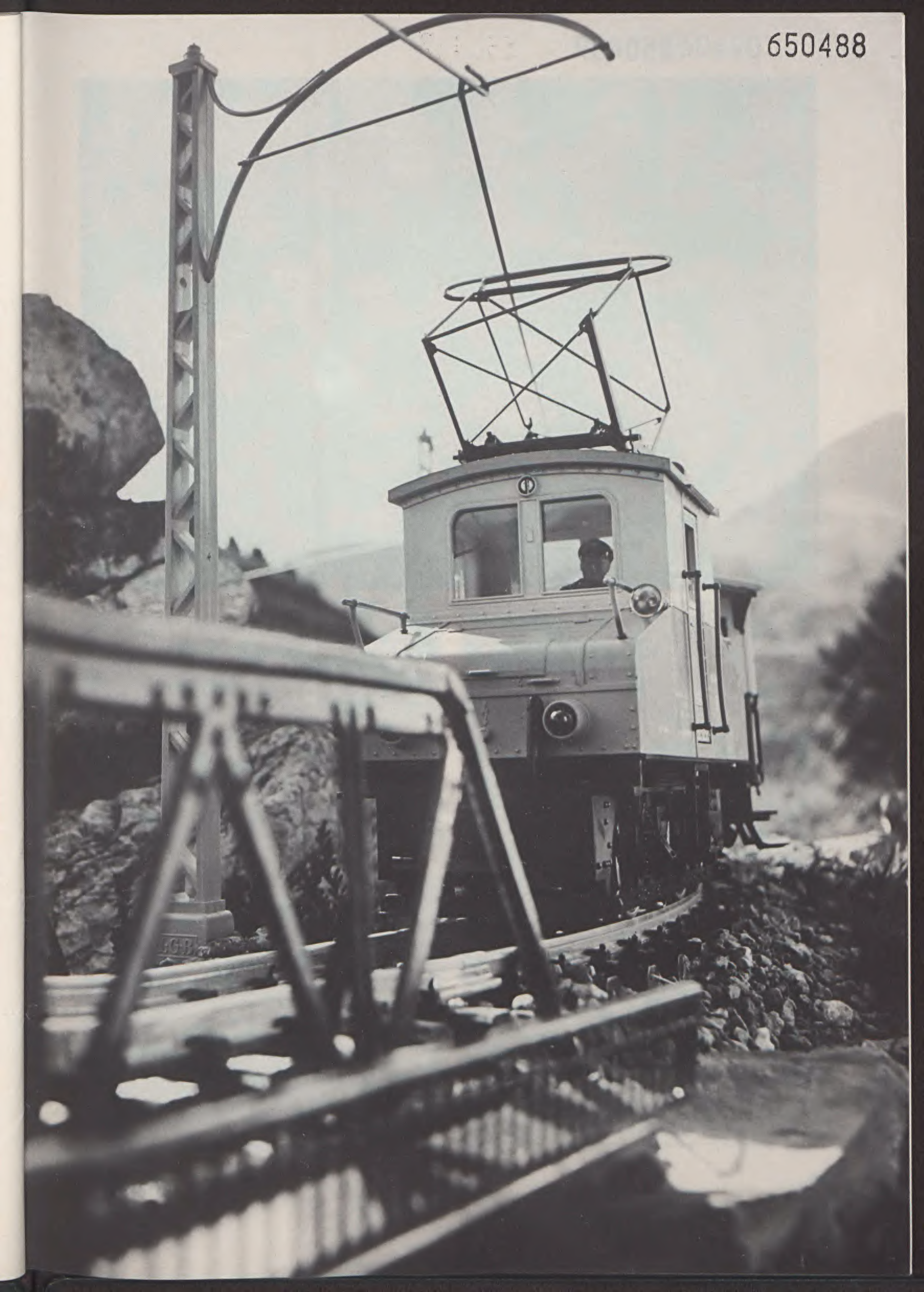
Gerhard Binanzer ist von Beruf Fotograf und fotografiert mitunter die LGB von berufswegen. Herrliche Bilder entstehen, aber sie sind mit viel Schweiß erkauft. Nicht nur eine umfangreiche Fotoausrüstung im Mittelformat muß auf die Berge geschleppt werden, sondern auch eine Menge von LGB-Fahrzeugen und Baumaterial für die Szenerie. Nach umfangreichen Vorbereitungen und vieler Plackerei geht es auf die Suche nach der richtigen Location. Zahlreiche Probleme müssen da berücksichtigt werden: Ist die Szenerie LGB-gerecht? Sind Gleise und Brücken echt aussehend einzufügen? Wie ist der Hintergrund? Wie steht es mit dem Licht? Kann ein aufregender Kamerastandpunkt eingenommen werden, bei dem man auch noch scharfstellen kann? Der Lohn für alle diese Mühen sind prachtvolle Bilder, von denen wir hier einige zeigen.



Ein Zug kommt aus einem Tunnel im Gebirge und überquert auf einer Brücke einen Fluß.



Und so sieht es aus, wenn Gerd Binanzer diese in mühevoller Kleinarbeit gestellte Szene hoch oben im Gebirge fotografiert.





Anlage White: Die Gartenanlage von Bill White ist erklärtermaßen der Liebling der Nachbarskinder.

Anlage Bill White

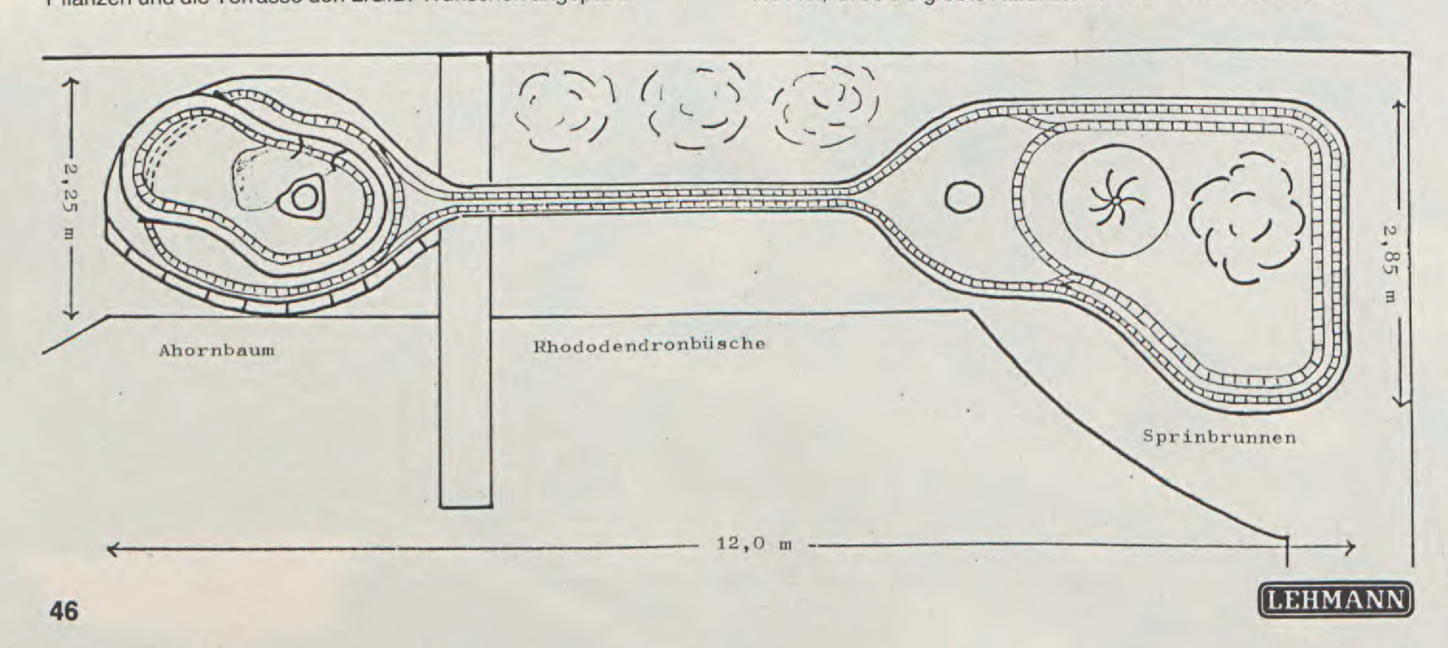
In den USA im Bundesstaat Oregon steht diese Anlage, über die sein Erbauer wie folgt selbst berichtet (Mike Steinl hat es freundlicherweise in's Deutsche übersetzt):

„Etwa um die Mitte des Jahres 1940 sah ich als Kind bei einem Nachbarn von uns einen „Lionel-Zug" in der Spur I, welcher auf mich einen unvergessenen Eindruck machte. Niemals mehr sah ich solch einen großen Zug, bis ich vor etwa 8 Jahren einen Einkaufsbummel bei F. A. O. Schwarz (einem großen Spielwarengeschäft in New York) machte. Zu meiner großen Freude entdeckte ich die LGB und habe sofort mit dem Kauf begonnen. Fünf Jahre lang kaufte ich Stück für Stück zusammen, ohne jemals eine Lok oder einen Wagen aus der Schachtel zu nehmen. Stattdessen verbrachte ich viel Zeit mit der Planung einer großen Gartenanlage.

Nach großen landschaftlichen Veränderungen im Garten wurde der „Grundstein" im Jahre 1976 gelegt. Dabei wurden die Blumenbeete, Pflanzen und die Terrasse den L.G.B.-Wünschen angepaßt.

1977 waren die beiden Kreise auf zwei Ebenen am Südende der Anlage fertiggestellt. Der Aufbau besteht aus Betonklötzen, gebrauchten Steinen und Mörtel und umrahmt einen schönen Ahornbaum. Eine besondere Attraktion dabei ist ein kleiner Teich, die bunt bemalte Mauer sowie ein Tunnel. Die obere Ebene ist mit Oberleitung bestückt, wofür 19 Masten verwendet wurden.

Ende 1978 wurde die Anlage um weitere 10 Meter ausgebaut. Über 18 Steinpfeilern windet sich dieser Teil um Bäume, einen Springbrunnen und einen schönen Rhododendronbusch. Nach Fertigstellung konnten nun 3 Züge zu gleicher Zeit fahren, wobei an sechs Punkten die Weichen gestellt werden können. Die Signale und Straßenlaternen steigern, ganz besonders bei Nacht, den Zauber der Anlage. Insgesamt wurden 550 gebrauchte Steine, 250 Betonklötze, eine Menge Fichtenholz und 5 Zentner besonderes Aufschüttungsmaterial verwendet. Als rollendes Material habe ich (außer Wagen 3009 und 4040 BP) alle seit 1970 gefertigten Lok und Wagen. Wenn alles in Betrieb ist, ist es die größte Attraktion für meine Nachbarskinder."

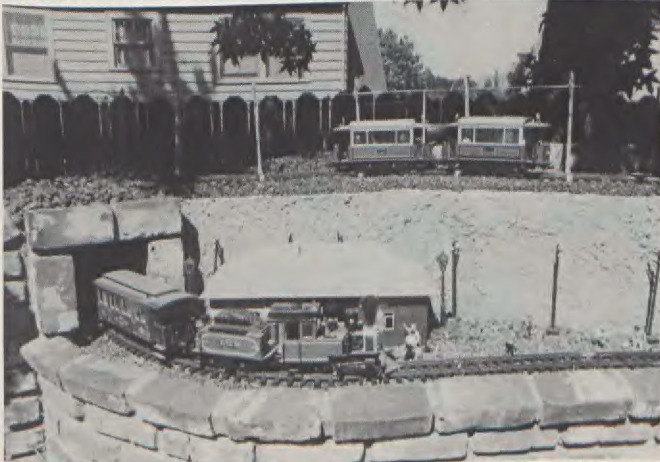




Anlage White: Beispielhaft harmonisch eingefügt in den Garten ist diese Freilandanlage in Oregon/USA.



Anlage White: Reger Zugverkehr rund um den Springbrunnen. Sehenswert an diesem Anlagenteil ist auch die nächtliche Illumination mit verdeckt angebrachten Strahlern.



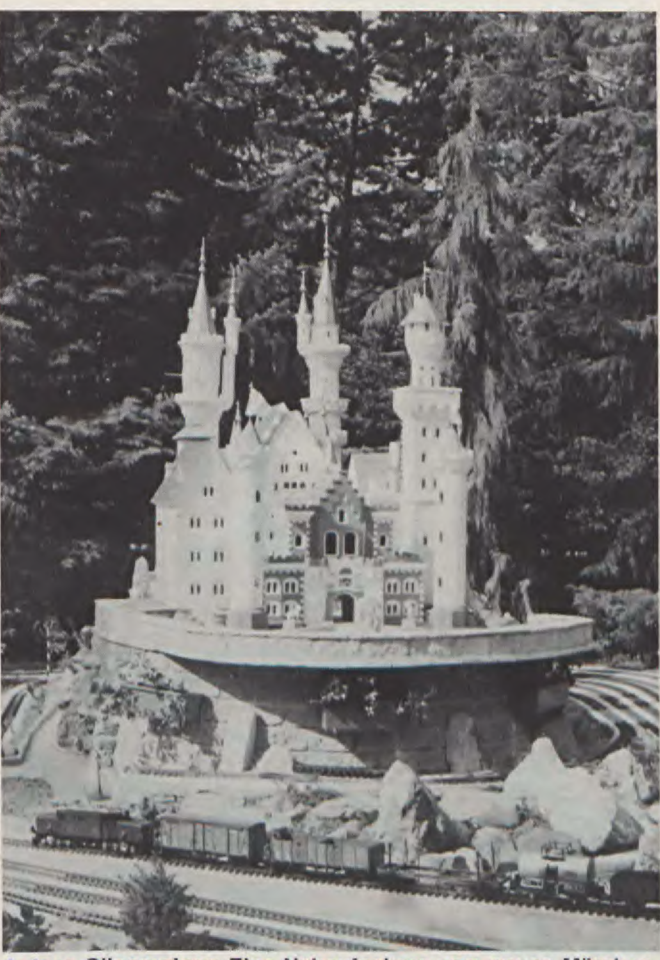
Anlage White: Detailansicht vom Bahnhof unter'm Ahornbaum.



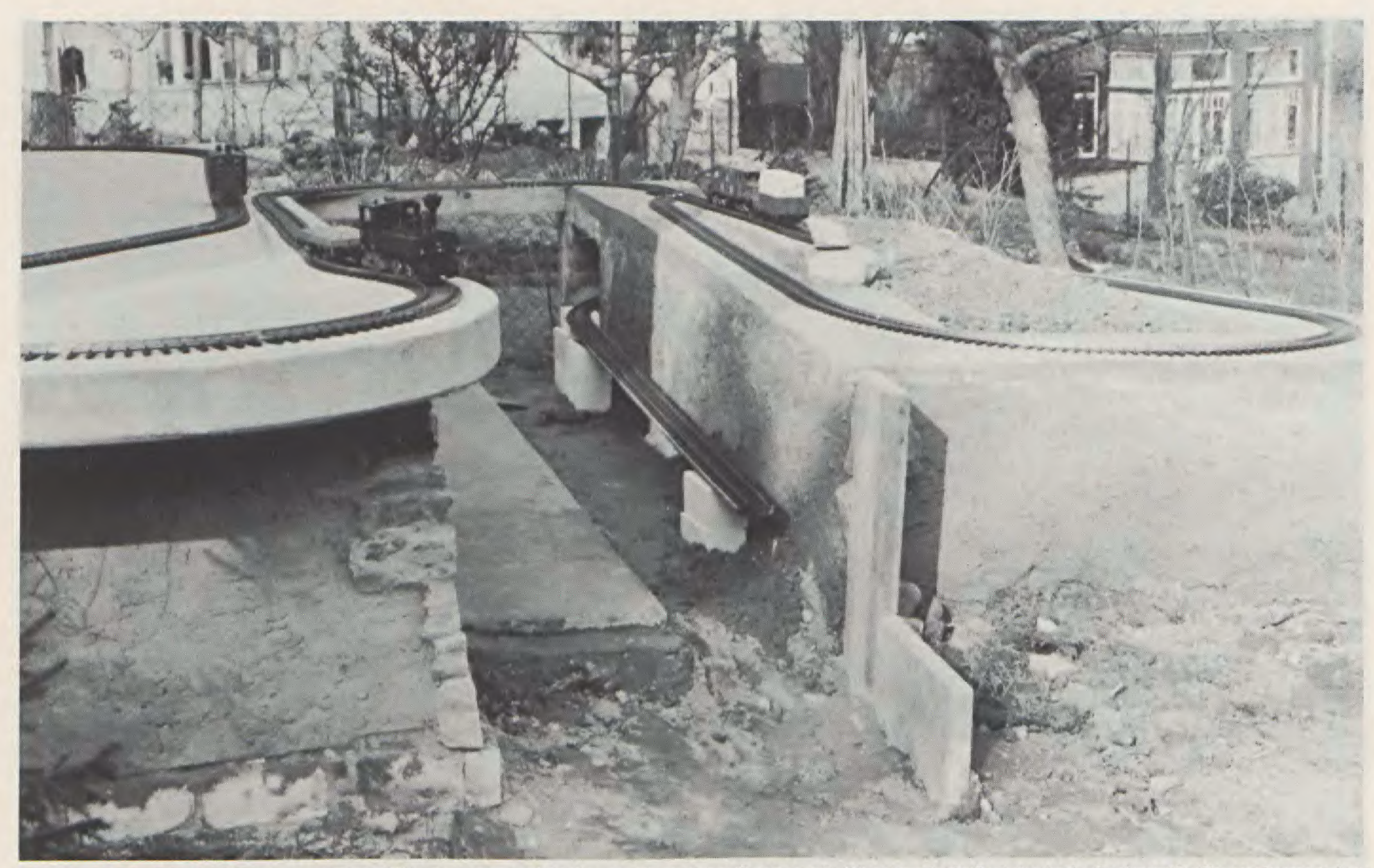
Anlage Gilgenreiner: Die Gartenanlage mit dem neuen Schloß. Im Vordergrund die bereits bekannte Barockkirche.

Anlage J. Gilgenreiner

Diese Freilandanlage ist allen LGB-Lesern schon bekannt. Farbfotos finden sich in den LGB-Katalogen und die Barockkirche, der bayerische Bahnhof und der alpenländische Bauernhof sind Höhepunkte im Gebäudebau. Neuerdings wird die Gartenanlage von einem echten Traumschloß in der Art Neuschwanstein gekrönt, was sich wirklich prächtig macht.



Anlage Gilgenreiner: Eine Nahaufnahme vom neuen Märchenschloß.



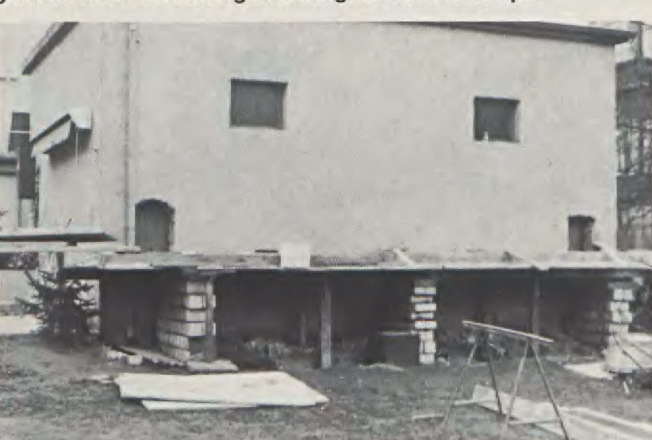
Anlage Kettenbach: Um den großen Niveauunterschied zwischen dem Garagenfußboden (mit Geisterbahnhof zur Aufbewahrung der Fahrzeuge in Betriebspausen) und Garten zu überwinden, mußte Herr Kettenbach eine Rampenkonstruktion schaffen, die wetterfest stabil ist. Links im Bild die Betonplatte an der Garage, rechts die in gärtnerische Gestaltung einbezogene Abfahrtrampe.

Anlage H. D. Kettenbach

Wie schon viele LGB-Freunde vor ihm kam Herr Kettenbach von der H0-Spur zur LGB, da ihn die Größe der Fahrzeuge und die Romantik der Schmalspurbahnen fasziniert. Nachdem der Garten ihm nun ganz zur Verfügung steht, ging es an die Planung und den Ausbau einer Freilandanlage. Eine freistehende Doppelgarage dient zur Aufnahme eines „Geisterbahnhofs" und damit zur Unterbringung des Rollmaterials während der Betriebspausen. Probleme ergaben sich aus der Tatsache, daß der Garten auf einem tieferen Niveau liegt als der Garagenfußboden. So waren an der Garagenrückseite umfangreiche Bauarbeiten notwendig, um die LGB-Freilandanlage auf das Gartenniveau abzusenken. Die weiteren Baupläne von Herrn Kettenbach sollen hier noch nicht weiter geschildert werden, da dieser Bericht sich ausschließlich mit der Lösung der Probleme hinsichtlich des Niveauunterschieds zwischen Garage und Garten befaßt.



Anlage Kettenbach: Ausschachtungen hinter der Garage.



Anlage Kettenbach: Hier ist der Podest zur Aufnahme der Betonplatte eingeschalt.



Anlage Kettenbach: Links im Bild die fertiggestellte Ausfahrtsanlage hinter der Garage, rechts sieht man die Betonrampen mit der zum Garten hinunterführenden Strecke, die später gartenbautechnisch in die Begrünung einbezogen wird.





Anlage Pauli: Hans Pauli (15) sitzt hier inmitten seiner prachtvollen LGB-Gartenwelt.

Anlage Hans Pauli

Der Erbauer ist erst 15 Jahre alt, stellte jedoch bereits eine beachtliche Gartenanlage in P-Form mit den Maßen 12,0 x 6,0 x 9,0 x 4,5 m auf. 100 m Gleis erlauben den Fahrbetrieb mit 4 Zügen, die zentral gesteuert werden. 13 Lokomotiven sind neben 43 Wagen im Einsatz. Aus kleinen und großen Bergen fließt ein Bach, der eine Wassermühle speist. Ein Dorf ist der Mittelpunkt der Anlage. Es besitzt einen Maibaum. Die Steigungen sind aus Beton. Hans hat die ganze Anlage ohne fremde Hilfe aufgebaut.



Anlage Pauli: Die Helikopteraufnahme läßt erst erkennen, welch kühne Gleisüberwerfungen Hans konstruiert und in Beton verwirklicht hat.



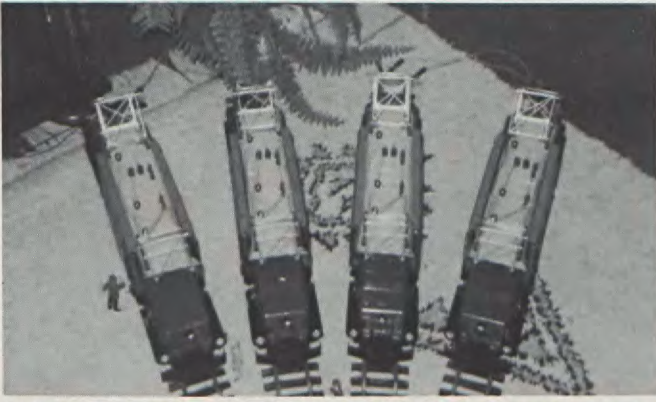
Anlage Pauli: Blick vom Lokschuppendach auf die rege Geschäftigkeit im Güterbahnhof. Zwei LGB-Kranwagen laden ein Großrohr ab.



Anlage Pauli: Reger Betrieb, wie man sieht, herrscht auf der Freilandanlage mit 100 m Gleislänge. Der Röhrentransportwagen stammt von schwäbischen Kollegen. Hans sollte gelegentlich dessen Puffer entfernen, da Schmalspurfahrzeuge sie so nicht besitzen.

Anlage Werner Sturzenegger

In den Glarneralpen in der Schweiz steht eine Freilandanlage, die einem Freund der Rhätischen Bahn gehört. Wen wundert es daher, daß Herr Sturzenegger inzwischen vier (!) Rhätische Krokodile besitzt?! Dazu schreibt er uns: „Ich möchte Ihnen für die Verwirklichung dieser Lok bestens danken und für diese ausgesprochene Qualitätsarbeit das höchste Lob aussprechen. Sie haben damit nicht nur den vielen LGB-Modellbahnern eine riesige Freude bereitet, sondern auch eine große Zahl anderer Eisenbahnfreunde begeistert. So kenne ich etliche Kollegen, die sich nur als Anschauungsobjekt eine solche Lok gekauft haben. Wenn man in der Schweiz von der LGB spricht, so muß man zwangsläufig das Wort Krokodil in den Mund nehmen. Ich möchte Ihnen deshalb Mut machen, Ihr Programm vermehrt auf Vorbilder der Rhätischen Bahn auszurichten".



Anlage Sturzenegger: Wohlverwahrt im Hause warten die vier Rhätischen Krokodile auf den Sommereinsatz im Garten.



Anlage Sturzenegger: Sieht es nicht gewaltig aus, unser Rhätisches Krokodil vor der echten Alpenkulisse?



Anlage Richard Wiegand: Jetzt herrscht reges Leben auf der Anlage. Der Betrieb macht jeder Großstadt Ehre! Bei genauem Hinsehen entdeckt man Spezialitäten wie den Wittfeld-Akku-Triebwagen vor dem Empfangsgebäude. Aber das ist nicht das Thema dieses Berichtes, hier geht es um Freilandanlagen.

Anlage Richard Wiegand

Das Einfamilienhaus liegt an einem Hang. Im Garten fährt eine Lehmann-Großbahn, die auf einem betonierten Gleisbett verlegt ist, das mit selbstgegossenen Steinen verkleidet wurde. Die Oberleitung ist mit Tragseil selber gebaut unter Verwendung von Masten in LGB-Serienausführung. In einer großen und sauberen Werkstatt befindet sich eine riesige Sammlung von Fahrzeugen, die unzählige Eigen- und Umbauten enthält.



Anlage Wiegand: Ein mobiler Schaltkasten dient der Stromversorgung der Anlage.



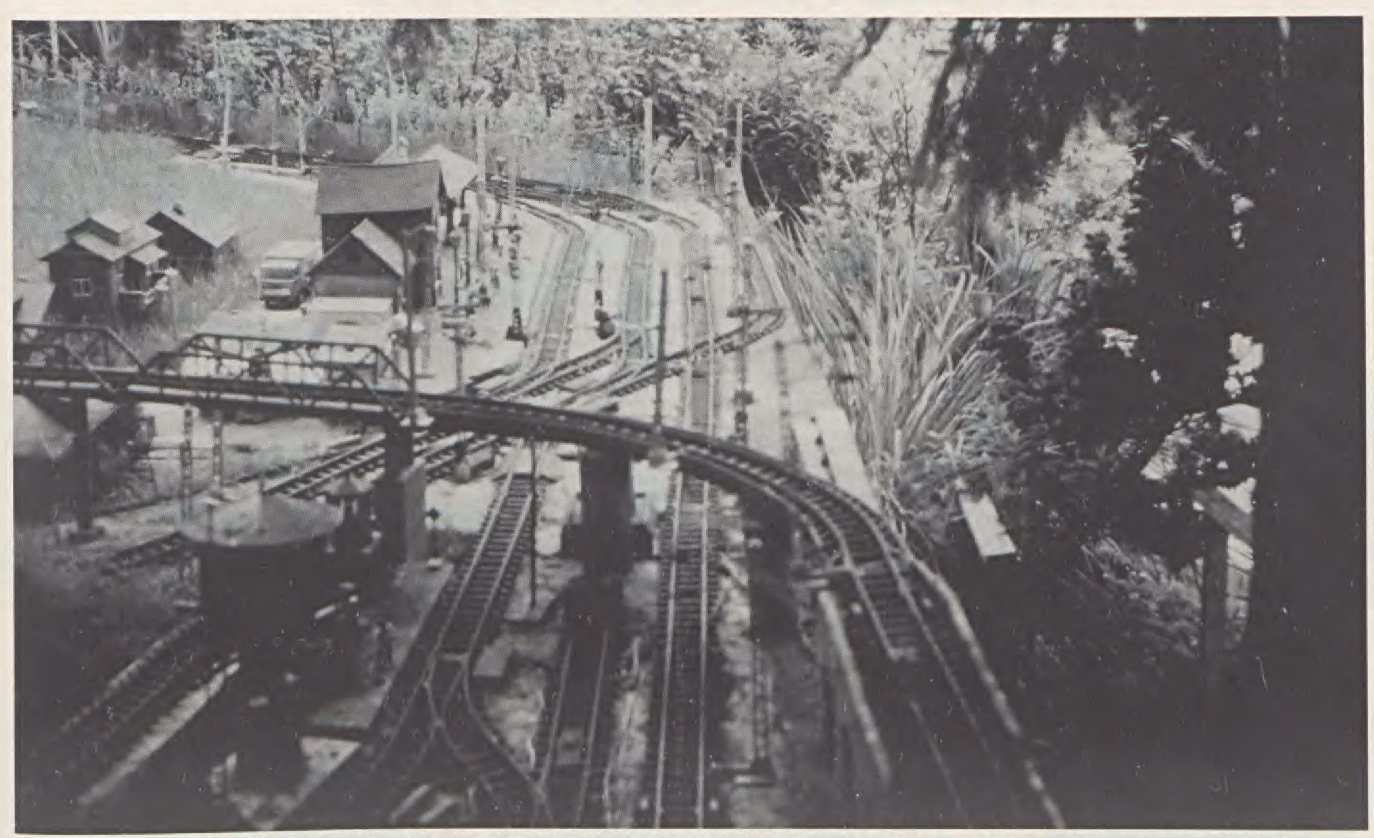
Anlage Wiegand: Im Innern ist der mobile Schaltkasten ein richtiger elektrischer Kraftprotz. Für jeden Blockbereich gibt es einen starken Trafo. Fahrregler im Gleisbilddeckel versorgen die Gleisabschnitte mit Strom.



Anlage Wiegand: Wer hier genau hinsieht, wird bemerken, daß die verschlungene Gleisführung eine aus dem sichtbaren Bahnhof hinaus- und wieder hineinführende Kehrschleife ist.



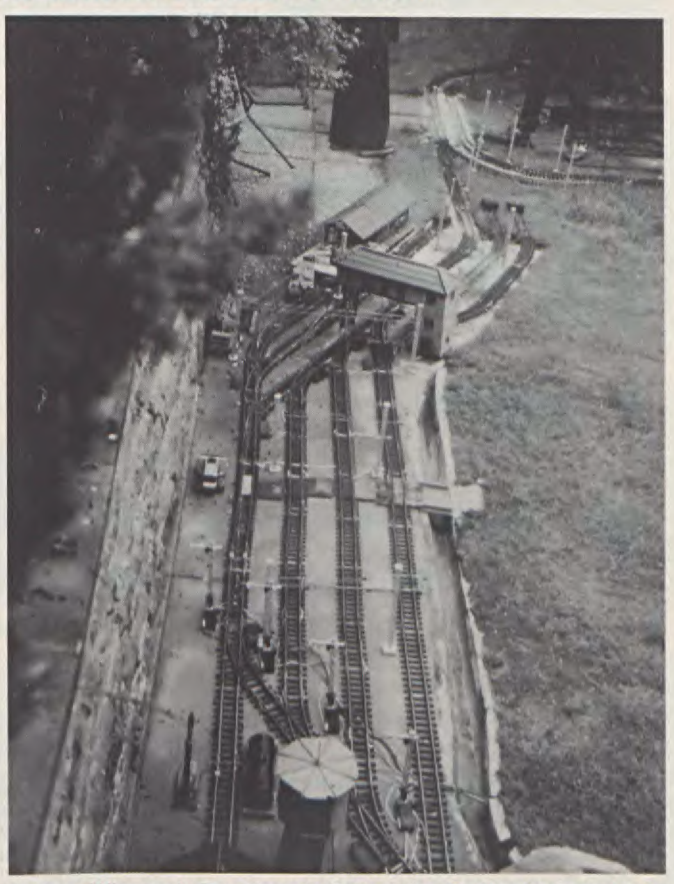
Anlage Wiegand: Viel Eisenbahnatmosphäre hat dieser Blick von der Straße auf den Bahnsteig.



Anlage Wiegand: Der Bahnhof an der Kehrschleife mit einer Gleisführung, die weitgehend vorbildgerecht aussieht und große Spielmöglichkeiten bietet. Im Vordergrund ist noch ein Teil der Rampenkonstruktion der Kehrschleife zu erkennen.



Anlage Wiegand: Großartig ist die Kettenfahrleitung gelungen, die unter Verwendung von LGB-Fahrleitungsmasten entstanden ist. Mastausleger und Fahrdraht sind Eigenbauten.



Anlage Wiegand: Der Hauptbahnhof der Freilandanlage ist in seiner Gleisführung einfach vorbildlich. Durchfahr-, Umfahr-, Abstell- und Lokschuppengleise ermöglichen einen vielseitigen Fahrbetrieb. Bemerkenswert ist der Entwässerungsgraben rechts am Bahnhofsrand. Die im Hintergrund in der Anlage herumlaufenden Besucher veranlassen uns zur Anfrage an Herrn Wiegand, wie sich die sehr filigrane Oberleitung in der Praxis bewährt hat (Menschen, Hunde, Katzen, Witterung, Eingriffsmöglichkeit etc.)?



Anlage Schäfer: Nicht nur der reizvolle GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) sollte beachtet werden, sondern auch die vorbildliche Betonbrücke, derentwegen wir dieses Bild vor allem veröffentlichen.

Anlage Hermann Schäfer

Herr Dipl.-Ing. Schäfer besitzt seit Jahren eine Freilandanlage, die sich bei Wind und Wetter gut bewährt hat. Leider hat er nichts Näheres über die Gleisführung berichtet, nur kürzlich einem Brief zwei Fotos beigefügt, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.



Anlage Schäfer: Das sieht wirklich wie richtige Eisenbahn aus. Ein faszinierendes Bild!



Anlage Hertzer: Das Bild läßt deutlich die Ausdehnung der Anlage und die Schwierigkeiten erkennen, die beim Bau durch die Geländebeschaffung entstehen.

Anlage Bernhard Hertzer

Diese Freilandanlage steht in Berlin und verfügt auf einer Fläche von 8 qm über etwa 75 m Schienen und 13 Weichen. An der Anlage, die große Steigungen im Gelände zu überwinden hat, wird seit 1972 gearbeitet. Sie hat vier Tunnel. Fünf Lok und zahlreiche Waggons erlauben einen abwechslungsreichen Betrieb.



Anlage Hertzer: Auf verschiedenen Geländeebenen verläuft der Verkehr auf dieser Freilandanlage in Berlin.

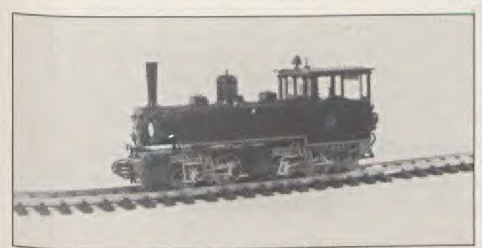
RHEINBERGER
GROSSBAHN-CENTER

Spezialabteilung für Modelleisenbahn und passendes Zubehör

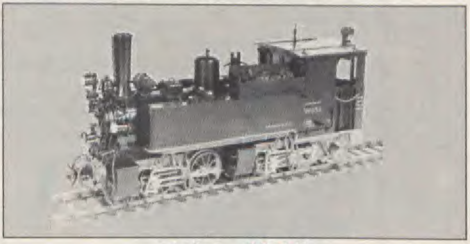


Handarbeitsmodelle zu L.G.B. passend. Kleinserienmodelle zu L.G.B. passend.

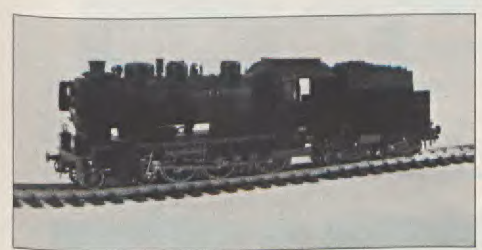
HANDARBEITSMODELLE


Modell Tssd 43


Henschel Tenderlok 99211

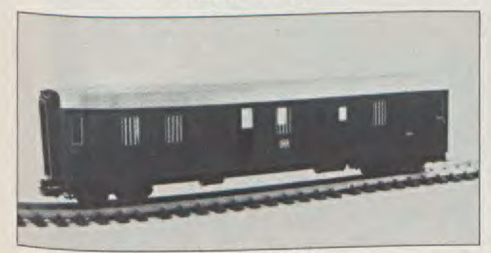

Mallet – 99633

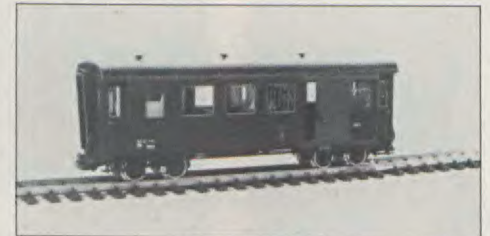
KLEINSERIENMODELLE

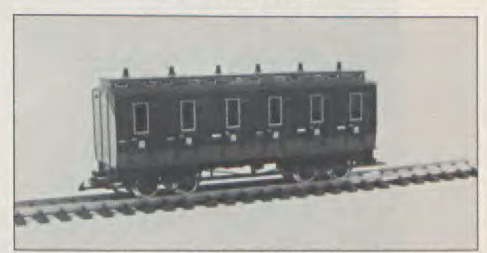

Modell R 201

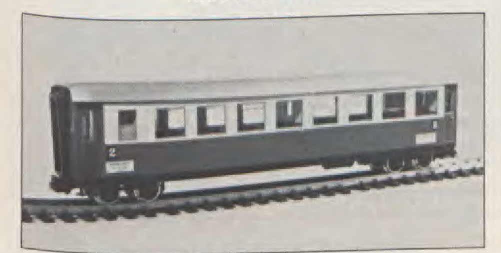

Modell R 231

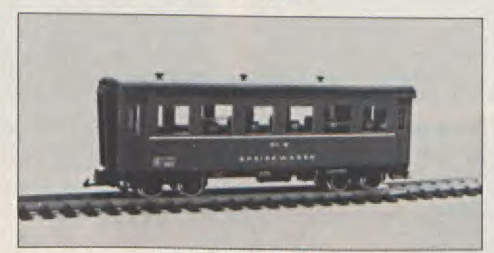

Modell R 222


Modell R 302


Modell R 331


Modell R 335


Modell R 304


Modell R 333



Modell R 482


Modell R 320



Modell R 403


Modell R 451

BEISPIELE UNSERES NEUEN PROGRAMMES

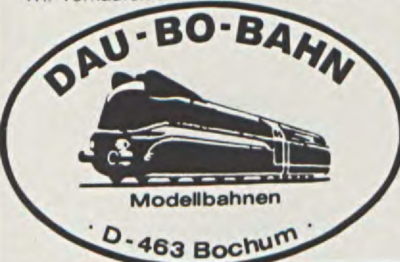
Ausführliche Prospekte + Preislisten
des gesamten Angebotes
von Handarbeits- und Kleinserienmodellen
passend für LGB und Spur 1
gegen Rückporto DM 1,–
Versand in alle Länder.

RHEINBERGER GROSSBAHNCENTER · D-6000 FRANKFURT-NIEDERRAD · RENNBAHNSTR. 72-76
TELEFON 06 11-67 70 77





In der Frederiksborghallen in Hillerod in Dänemark fand eine große Modellbahnausstellung statt, auf der natürlich auch eine LGB-Anlage gezeigt wurde, die sich regen Zuspruchs erfreute. Sehr hübsch waren die Häuser auf der Anlage, die leuchtend gelb, weiß und rot gestrichen worden sind.





Kapitalanlage oder „nur" Liebhaberei?

LGB Mallet-Lok (1-C-C), handgearbeitetes Spitzenmodell aus Ganzmetall, limitierte Stückzahl 100, Vitrinenstück, gegen Höchstgebot ab DM 13 000,00 zu verkaufen (siehe großer LGB-Katalog). Ing. R. Müller, Freiburger Str. 15, 6900 Heidelberg.

LGB-Depesche

Nr. 1 bis 33 geschlossen zu kaufen gesucht. Angebote bitte an Dipl. Kfm. Rolf Dieter Eberhardt, Ringelnatzweg 1, 4030 Ratingen 1, Tel. 0 21 02 / 2 95 54 nach 20.00 Uhr.

LGB einfach überwältigend

Ich möchte Ihnen einmal meine Begeisterung über Ihre Artikel aussprechen. Als Junge habe ich eine H0-Eisenbahn bekommen, die meine Begeisterung zur Modellbahn anfachte. Fünfzehn Jahre später bin ich der größeren Möglichkeiten wegen auf Spur N umgestiegen. Ich hatte aber bald das Gefühl, daß meine Anlage mit mir spielte und nicht (wie es richtig wäre) ich mit ihr. So bin ich vor einem Jahr auf Spur I umgestiegen, mußte aber auch hier bald feststellen, daß die Möglichkeiten des Ausschmückens der Anlage sehr begrenzt sind. Nun habe ich mich erstmals mit der LGB befaßt. Meine Begeisterung kennt keine Grenzen. Ich erlebe zum erstenmal Eisenbahnatmosphäre, wie ich es noch nie erlebt hatte: „Einfach überwältigend!"

Detlef Stachowiak

Oberes Foto auf der letzten Seite: In diesem Heft brachten wir bereits einige Beispiele der fotografischen Arbeit von Gerhard Binanzer. Eine kleine Ergänzung in Farbe ist diese Aufnahme vom Zug einer elektrischen Lokalbahn in alpenländischer Umgebung.
Farbfoto: Gerhard Binanzer

Unteres Foto auf der letzten Seite: Ein schöner Sommertag ist zu Ende gegangen und der letzte Zug der LGB-Gartenbahn fährt über die Strecke. Stefan Strauch sandte uns dieses stimmungsvolle Farbbild.

